

870102

Universidad Autónoma de Guadalajara ⁵⁰

INCORPORADA A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
ESCUELA DE ADMINISTRACION, CONTABILIDAD Y ECONOMIA



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

**IMPORTANCIA DE LA ORGANIZACION DE UNA EMPRESA
DE COMUNICACIONES Y AEROTRANSPORTES**

**SEMINARIO DE INVESTIGACION
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ADMINISTRACION
PRESENTA**

LAURA DEL VIVAR ROMERO

GUADALAJARA, JAL., DICIEMBRE 1986



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 está 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.

AGRADECIMIENTOS

INDICE

	Página
INTRODUCCION	2
CAPITULO I	
1.- Antecedentes históricos de la comunicación y el aerotransporte	5
2.- Resumen de la comunicación y el aerotransporte principalmente en Europa y América, Estados Unidos de Norteamérica y México	24
CAPITULO II	
1.- Organización administrativa de las empresas de comunicaciones y aerotransportes	33
2.- Informes meteorológicos, aeropuerto, equipo automotriz, boletos, publicidad, tráfico reservaciones, carga y express, manifiestos aduanales	56
3.- Organigramas	94
4.- Gerencia de Operaciones	96
5.- Comunicaciones radioteléfonicas	99
6.- Informes de comunicación y aerovía	105
7.- Clasificación de los vuelos	109
8.- Organización de las empresas aeronáuticas	112

CAPITULO III

- 1.- Las empresas de comunicaciones y aerotransportes como un servicio público 115
- 2.- Obligaciones ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 119
- 3.- Trámites y disposiciones legales 124
- 4.- Las comunicaciones y aerotransportes en nuestro país 130

CONCLUSIONES 135

BIBLIOGRAFIA 138

OBJETIVO:

Lograr que toda la Humanidad se dé cuenta de la importancia que tienen las comunicaciones y los aerotransportes, para que por medio de ellos, el mundo entero logre sus metas; ahorre tiempo; tiempo y dinero en viajes que se pueden hacer por medio de llamadas telefónicas, así, como los que tienen que trasladarse de un lugar a otro, lo pueden hacer fácilmente por vuelos o cualquier otro medio de transporte.

INTRODUCCION

La importancia de la vida que existe en nuestro mundo con relación a la comunicación y el aerotransporte, es de tan alto grado, que sin ellas toda la Humanidad permanecería estancada, sin actividad y sin aprovechamiento.

Gracias a todas las vías de comunicación y a la organización administrativa que funciona en ellos, el hombre puede aprovechar el tiempo y trasladarse de un lado a otro, con mayor facilidad.

El hombre ha podido descubrir con los adelantos de la tecnología, mejores maneras para transportarnos, comunicarnos y mantenernos al contacto de todo lo que sucede en el mundo; por medio de la televisión, el teléfono, el telégrafo y así poder mantener un acercamiento recíproco, con todos los países que hay en el mundo.

Otra actividad muy importante, es el avance que ha tenido la ciencia con respecto a los aerotransportes, ya que mediante esta vía de comunicación, lo que más nos ahorramos, es tiempo para realizar nuestras actividades de la vida diaria. A este método de transporte no se ha encontrado medio de comunicación que lo supere, lo cual quiere

decir que el aerotransporte es una actividad que nos otorga muchos beneficios, para que toda la Humanidad logre las metas que se ha fijado.

CAPITULO I

I.- ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA COMUNICACION Y EL AEROTRANSPORTE

LAS COMUNICACIONES Y LOS AEROTRANSPORTES

El hombre ha experimentado una aguda necesidad de relacionarse con sus semejantes, en todas las épocas y en todos los puntos del planeta. Una fuertísima tendencia gregaria, presidió y preside toda actividad humana. Ovidio decía: "Triste estarás si estuvieres sólo".

La exigencia de relación ha dado lugar a dos fenómenos, que en nuestros días han alcanzado una gran complejidad y extensión: la difusión de conocimientos, de noticias, de descubrimientos y hallazgos y el incremento de los viajes, de los movimientos humanos, individuales y colectivos. Este es el mundo de las comunicaciones, tomando esta expresión en un sentido muy amplio la interrelación humana.

Se dice con frecuencia, que el hombre inmerso en la complejidad de nuestra civilización industrial, se encuentra aislado, incomunicado, perdido entre millones de seres tan solitarios como él. Cada vez más y en las grandes poblaciones, de un modo muy acusado, se pierde el placer del encuentro, la charla y el diálogo.

Han desaparecido las tertulias que tuvieron su máximo

florecimiento en los "Salones del siglo XVIII y XIX", y la familia con demasiada frecuencia, permanece muda ante el televisor. Esta sensación de aislamiento no existe en las pequeñas comunidades, en las aldeas y pueblos donde to dos se conocen, se vive intensamente los avatares de cada familia y la noticia corre rápidamente, de boca en boca.

La información y la comunicación, situándonos ya en planes más generales, requiere unos instrumentos y unos procedimientos, además de instituciones, que permitan desde la difusión de la noticia, hasta la popularización de un dato interesante, un descubrimiento, etc.

Es evidente, que hoy el hombre dispone de una serie de medios técnicos de difusión, de información, que nunca pudo soñar el hombre que viviera hace sólo 100 años. Esta instrumentalización que se esboza y explica en las páginas siguientes, es fruto de una técnica muy avanzada. Mecanismos electrónicos, por ejemplo, sustituyen el cerebro humano y garantizan una rapidez y exactitud, que nuestra mente no puede alcanzar.

También se han perfeccionado los procedimientos de comunicación, la palabra "la viva voz", fué el medio de comunicación más corriente durante siglos. La palabra

escrita estuvo reservada a castas privilegiadas, que dominaban la técnica de la comunicación gráfica. Hoy, los más modernos medios de difusión, permiten que un hombre del pueblo llegue a acumular más información y más conocimientos, que antaño un letrado debido, por ejemplo, a la masiva población que le proporcionan los medios audiovisuales, entre los que destacan por su enorme poder instructivo, la televisión y el libro ilustrado.

Esta masa de noticias, en el más amplio sentido de la palabra, ha determinado la creación de múltiples y poderosas instituciones, que a la larga han venido a controlar la información. El valor de la prensa, como medio de difusión, ha dado paso a lo que se llama "el cuarto poder", puesto que la canalización, selección y reiteración de determinadas noticias, pone en manos de quien maneja este medio, una arma segura para influir en la mentalización de las masas.

Lo mismo cabe decir que la radio, la televisión, el cine, etc., controlados, casi por entero, por el Estado o por instituciones paraestatales, que en ocasiones, distorsionan el mensaje en provecho de intereses bien determinados.

Desde el punto de vista psicológico, social y político, si bien constatamos que la comunicación es más rápida, abundante y diversa, también advertimos de qué modo manipula y modela la llamada "opinión" pública, que a la larga no sólo determina una línea política, sino la totalidad de la vida: lo que se ha de comprar, rechazar, consumir, etc., influyendo de este modo en el mundo comercial y social.

LA NOTICIA

Todo suceso o verdad, que se comunica, es una noticia, aunque propiamente se requiere que el contenido de la noticia, tenga carácter novedoso, de hecho no conocido, por eso se dice de tal suceso demasiado comentado, que ya no es noticia.

Durante largos siglos, las noticias se transmitían de modo oral, por lo que algunas tardaban días o meses en difundirse. La velocidad de propagación de una noticia, fué hasta el siglo XIX, la que podía desempeñar un caballo montado por un mensajero, al galope. Así, la noticia del descubrimiento de América, para poner un ejemplo, tardó muchísimo tiempo antes de ser conocida en la corte de la

China Imperial.

LA TRANSMISION DE LAS NOTICIAS

La tradición oral, fácilmente se deforma y mistifica, aún contando con la buena fé de los encargados de transmitirla. Y cuando la noticia tiene carácter dudoso, o es claramente falsa, aparece el rumor, el bulo, la mentira, que se agranda y difunde. Los gobernantes de todos los pueblos han necesitado un sistema de transmisión de órdenes y noticias, seguro y fiel.

Los pieles rojas norteamericanos, se comunicaban por medio de señales de humo, sobre una hoguera tendían una manta húmeda y pronto se elevaba una columna de blanco vapor. Las intermitencias, como un Morse rudimentario, permitían conocer a gran distancia los hechos o los planes que interesaban a varias tribus.

En Africa, el Tam-Tam, aún se utiliza para anunciar con su monótono golpeteo. Donde no existen las comunicaciones por radio o telégrafo, constituye un medio rápido de comunicación.

CORREOS Y DILIGENCIAS

El correo en realidad, nació cuando el hombre, para transmitir su pensamiento, se preocupó de buscar la mejor manera de comunicarse con sus semejantes. Los antecedentes más antiguos que se tienen del establecimiento de servicios regulares de correos, se remontan a Egipto, China, Japón y al Imperio Persa.

La Biblia menciona que unos 700 años a. de J.C. se realizaban servicios que transportaban cartas del rey y de los príncipes y Judá, y aún más lejos, utilizando las postas a caballo. En Europa, el primer servicio de correos que registra la historia, fué el establecimiento por el emperador Octavio Augusto (Siglo I a. de J.C.) que dispuso estaciones de posta a lo largo de las vías militares del Imperio Romano. En ellos se encontraban siempre caballos de refresco. El nombre de dichas estaciones era Mansio Posta, de donde provienen las palabras posta, postal y posada.

Las vías romanas aseguraban un camino expedito a los correos del emperador. Sin su existencia, no tendrían explicación los rápidos movimientos de los ejércitos romanos y el perfecto control de un imperio tan dilatado.

Tras la conquista de Granda, en 1492, se estableció por vez primera el correo en la Península Ibérica, y hacia 1506, doña Juana la Loca, nombró correo mayor de Castilla a Francisco, de la casa Thurn y Taxis, quien se había destacado como organizador de los correos centro europeos.

Más tarde, el emperador Carlos I de España y V de Alemania, organizó un servicio de correos bastante regular, entre la Península de Francia, Flandes y Alemania.

EL TELEGRAFO Y EL TELEFONO

No existe velocidad superior a la de la luz, por esto las señales ópticas fueron usadas desde la antigüedad para transmitir noticias. El Código de Banderas, empleado aún hoy por las banderas de la Marina de todo el mundo, es un sistema de telegrafía óptica.

Los antiguos conocieron las señales hechas con fuegos. En las cumbres de las montañas se encendían hogueras, que transmitían mensajes. El moderno heliógrafo que se sirve de la reflexión de los rayos del sol o de rápidos destellos, que forman líneas y puntos, sigue siendo un telégrafo óptico corriente. De noche, un buen heliógrafo

puede transmitir hasta 30 kilómetros de distancia.

EL TELEGRAFO DE CHAPE

Napoleón fué un gran entusiasta del telégrafo óptico debido al ingenio de un clérigo francés, llamado Claude, que en 1772, presentó a la Convención unos palos o maderos movidos por unos bramanfes.

El telégrafo de Chape, que data de 1794, se basta en las distintas posiciones que pueden adoptar dos travesaños situados en lo alto de un palo, los cuales pueden estar en posición horizontal, vertical o bien oblicua. Cada uno de ellos puede adoptar 4 posiciones distintas, y si se quiere más aún, combinando las posiciones de un brazo y otro, se puede reproducir todas las letras del alfabeto.

EL TELEFONO

La gloria de la invención del teléfono, ha sido para Alexander Graham Bell, y casi en el anonimato ha quedado su colaborador y al mismo tiempo inventor, Thomas A. Watson.

Este había comenzado sus experimentos con corrientes eléctricas, en la ciudad de Boston, en el segundo tercio del siglo pasado. En el taller de Williams, donde Watson trabajaba, se realizaban ensayos eléctricos y Watson siempre fué ascendido y tomado en consideración, por su conocida competencia.

Cuando Bell, tomó contacto con Watson, le expuso la idea de un aparato capaz de transmitir la voz a distancia, lo mismo que el telégrafo hacía con los impulsos eléctricos. Bell era profesor de fonética y se ocupaba de la educación de los niños sordos.

La experiencia de Watson, respecto a la fonética y acústica, era muy escasa, por lo que la dirección de los trabajos corrió pronto a cargo de Bell, de personalidad más acusada y absorbente. Después de largo período de pruebas, se tendió un cable que unía la buhardilla de la casa, con el taller de Watson situado en la planta baja. El y Watson se encontraban separados por tres pisos. Un día de marzo de 1876, Watson, que se encontraba solo en su taller, escuchó la voz de Bell que le hablaba a través del micrófono de pruebas; las palabras emitidas fueron: "Señor Watson, venga, lo necesito".

El perfeccionamiento del teléfono, rápidamente comenzó.

Watson ideó la central telefónica, el timbre de llamada y la desconexión automática al colgar el auricular. En menos de 75 años, el teléfono se ha extendido por todas las regiones del mundo. Con la instalación de centrales automáticas se ha llegado a un perfeccionamiento notable, en el momento de marcar el número del abonado, con quien se desea hablar, se producen unos impulsos eléctricos que se transmiten a diversos reles. Estos impulsos llegan a la central y se encaminan por selección de conductores, precisamente al número marcado. Cada llamada exige unas 2,000 conmutaciones que se realizan con extraordinaria rapidez.

LA PRENSA

La noticia de interés general se difunde principalmente, gracias a la prensa. Se ha comprobado que la radio y la televisión, sus rivales más directos, no menguan importancia a la publicación de periódicos. El New York Times, suele publicar ediciones extraordinarias de 800 columnas de noticias y 500,000 líneas de anuncios; el peso de

cada ejemplar rebasa los dos kilos. Una edición de tres millones de ejemplares representa un esfuerzo notable, des de el director hasta el vendedor callejero.

Es de admirar que en el Japón, existen periódicos con un tiraje superior a los 9'500,000 ejemplares. En la actualidad, el número de periódicos y de ejemplares que se publican diariamente en el mundo, en proporción al número de habitantes de cada país, revelan un índice cultural digno de consideración.

Según estadísticas de la UNESCO, se publican en el mundo más de 30,000 periódicos, de los cuales 8,000 son cotidianos.

LA RADIODIFUSION

La noticia a través de la palabra hablada, la música, el teatro invisible, la novela, la crítica, la prensa no impresa: ésta es la radio.

Para esto vino la sustitución del hilo telefónico y conexión de distintas dependencias de una gran empresa, transmisión de órdenes en agrupaciones bélicas, comunica-

ciones inalámbricas entre buques o entre estos emplazamientos costeros, y dirigiendo astronaves o aviones, etc. La difusión de la radio en la actualidad y sus variadísimas aplicaciones, es bastante conocida. El adelanto que han representado los transistores, ha permitido que este experimento llegara a manos de todo el mundo, en forma extremadamente manejable.

La técnica radiofónica.

La vida de una emisora de radio, se parece extraordinariamente a la de un periódico, pero existe en ella una nota diferencial muy ocupada; la radio exige mayor rapidez que la prensa.

El director de una emisora, se ve obligado a mantener un contacto social más amplio y diverso, que el de un diario.

En las emisiones cara al público, o en los grandes concursos radiofónicos, estas partes sí han de funcionar en forma casi improvisada.

En radio no se permite la menor pausa, pues para el oyente que no ve lo que pasa, toda interrupción puede pre-

disponerle a cambiar de onda. Cuando la emisión está a punto de comenzar, los locutores la anuncian y dan entrada a la misma, situados dentro de su cabina aislada.

Era creencia muy extendida, que la televisión eliminaría a la radio, o disminuiría su poder de convocatoria, pero no ha sido, puesto que interesa a otro público; conductores en carretera, personas que trabajan y pueden escuchar, pero no mirar; invidentes, señoras ocupadas en labores del hogar, etc.

LA TELEVISION

Si la prensa es la noticia que entra por la vista, y la radio la que nos llega por el sentido del oído, la televisión es la conjunción de las dos; es la realidad vista y escuchada que recibimos en nuestro hogar, cómodamente sentados. Este invento debido al ruso Zvorykine (1889), fue ampliamente perfeccionado en los años siguientes y abrió el camino a los modernos sistemas electrónicos, que hicieron posible a la actual televisión.

Desde un punto de vista de organización general, una emisora de televisión se parece bastante a una emisora de

radio. La creación de un programa televisivo (de estudios), es decir, realizado íntegramente en la propia emisora, exige cuantiosos gastos y tiempo considerable.

En la actualidad, el programa se graba por el sistema llamado "Video-Tape". Cuando no se conocía esta técnica, y todos los programas debían darse "en directo", o en "vivo", como también se llaman, resultaba más costoso, porque debían asegurarse, por medio de numerosos ensayos, la perfección de la emisión.

Hoy se graban trozos, que pueden repetirse cuantas veces se desee, hasta conseguir la perfección y luego, darle salida por antena, como un todo continuo. La programación de televisión se rellena con telefilmes, películas que por lo general, se estrenaron en las pantallas de cine unos 10 años atrás, dibujos animados, programas culturales y sobre todo musicales.

En muchos países, los espacios dedicados a publicidad, abarcan un tiempo considerable, aunque el precio de los spots los hace prohibitivos para firmas que no disponen de un cuantioso presupuesto. En algunos países, o está muy restringida o no existe, corriendo en este caso el presupuesto de televisión a cargo del Estado.

Siendo un moderno medio de comunicación, la televisión, después de la Segunda Guerra Mundial, se ha impuesto en breve tiempo por su vitalidad y plenitud como un gran espectáculo; para un mejor servicio, se han colocado antenas de televisión en los puntos más altos de montes y edificios. Uno de los principales problemas que se plantearon los técnicos, fué derribar fronteras para potenciar la eficacia y difusión de la televisión, así nació la Eurovisión o European B. Casting Union, que es el organismo coordinador de todos los países que cuentan con servicio de televisión.

De momento, hoy uno de cada seis personas en el mundo, pueden seguir la historia tal como está sucediendo, gracias al satélite. Y así, como en la Eurovisión no hubiésemos podido presenciar por ejemplo, las Olimpiadas de Munich en 1972, el Campeonato Mundial de Fútbol de 1974 y en fin, todos los acontecimientos que suceden hoy en nuestros días.

En el terreno de las comunicaciones inalámbricas, es precisamente donde el laser puede reunir más útiles servicios, en especial para la transmisión de imágenes en color, empleo de varios canales, etc. La televisión, en la mayoría de los países, se haya en los comienzos de una

nueva etapa, caracterizada por la creciente supremacía del color, que a la larga desplazará la imágen en blanco y negro, pero este proceso, económicamente es muy costoso.

EL FERROCARRIL

El siglo XIX fue la gran época del carbón y del hierro. Por esto, fué también el gran momento del ferrocarril. La economía mundial se revolucionó gracias a este invento, que hizo posible transporte a gran distancia y en breve tiempo. Si bien, en ciertos momentos pareció que la supremacía iba hacerle arrebatada, luego por el automóvil, debido a la gran movilidad de éste, que le permite efectuar envíos de puerta a puerta, pronto se vió que el ferrocarril no podía ser superado en cuanto a capacidad de carga y economía.

Hoy puede afirmarse que ambos medios de comunicación y transporte, se complementan hasta el punto de que la carencia de uno u otro, en el país desarrollado, ocasionaría un colapso económico de gravísimas e impredecibles consecuencias. En nuestros días y gracias al ferrocarril, es posible transportar velozmente, a través de continentes, enormes cantidades de mercancías que pueden llegar de este

modo, hasta los más alejados lugares, salvando grandes ríos, zonas desérticas y otras clases de obstáculos naturales.

En el siglo XVI, en las zonas mineras de Inglaterra, el transporte se efectuaba mediante grandes cajas de madera, montadas en ruedas en el suelo y arrastradas por caballerías. Durante los siglos XVII y XVIII, este medio de transporte se perfeccionó y extendió por las regiones mineras, y las cajas metálicas, las planchas de madera por rieles de hierro, de forma prismática y a las ruedas se les aplicó doble pestaña, para evitar descarrilamientos. Así surgieron los llamados Wagons Ways. George Stephenson fué el genio que construyó la primera y más perfecta locomotora a vapor.

LA AVIACION

Más de 350 millones de personas utilizan cada año los servicios de la aviación comercial; 70 años atrás, nadie había viajado en un aparato más pesado que el aire.

En ningún aspecto de la historia de la Humanidad, se ha producido un progreso tan sensacional como en el campo

de la aviación.

El verdadero propulsor de la técnica moderna, fué el alemán OTTO LILIENTHAL, quien a últimos del siglo pasado, realizó numerosos ensayos para demostrar que el vuelo a ve la era posible, utilizando las corrientes de aire. Las felices experiencias de este gran hombre tuvieron un fin desgraciado.

Durante el siglo XVIII, continuaron tanto en Europa como en América los intentos de vuelos, mediante la utilización de dispositivos mecánicos, para que finalmente en 1792, Sir George Gayley, alentado por la invención del globo, hizo un helicóptero a escala reducida y pocos años después logró la concepción correcta del aeroplano moderno.

En la segunda mitad del siglo XIX, destacó el trabajo de un grupo de inventores franceses que realizaron pruebas con planeadores.

A través del esfuerzo de todos estos hombres, se logró profundizar en el estudio de la aerodinámica, del pilotaje y de la construcción de motores, haciendo posible el advenimiento, en 1903, del avión de los Wilbur y

Orville Wright de Dayton, en Carolina del Norte, que enmarca en conocimiento práctico de la aviación en los albores de nuestro tiempo.

Uno de los proyectos más interesantes en el campo de la aeronáutica actual, es del avión Concord. Es el nuevo aparato para cuya construcción unen sus esfuerzos, no sólo la técnica, sino también la ciencia francesa e inglesa. Volará, según los cálculos a una velocidad dos veces superior a la del sonido y podrá transportar 100 pasajeros. Los actuales "jets" pasajeros comerciales, tardan 7 horas en volar desde París a Nueva York. Con el Concord, que se espera pueda entrar en servicio en 1971, se calcula que tardará tan sólo tres horas.

Asimismo, Norteamérica proyecta otro avión comercial supersónico, cuya velocidad sería 3 veces la del sonido. Ambos proyectos luchan con grandes dificultades técnicas y con problemas económicos, pues los gastos de los años de estudios, pruebas y experiencia son elevadísimas; no obstante, el alto nivel alcanzado por la industria y los modernísimos materiales de construcción que se conocen, permiten abrigar las más optimistas esperanzas.

2. RESUMEN DE LA COMUNICACION Y AEROTRANSPORTE,
PRINCIPALMENTE EN EUROPA Y AMERICA,
ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA
Y MEXICO

El servicio de correo aéreo se inició el 27 de mayo de 1917, en que 200 kilos de correspondencia fueron llevados de Turín a Roma; se estableció también entre la Península Itálica y lo que actualmente es Albania; y el 28 de junio de 1917, se voló en la ruta de Nápoles a Palermo. Corresponde pues a Italia, el honor de haber sido el primer país en que oficialmente se estableció el servicio aerpostal.

Para nuestra satisfacción, en 1917, utilizando un biplano construido en México, se transportó por primera vez el correo aéreo entre Pachuca y la ciudad de México.

En los Estados Unidos de Norteamérica, la primera ruta regular de correo aéreo se inició entre Nueva York y Washington, el 15 de mayo de 1918.

Por lo que se refiere a transporte de pasajeros, se considera que el primer vuelo comercial fué realizado el 1º de enero de 1914, entre Tampa y San Petesburgo, en la

Península de Florida.

Sin embargo, tomando en cuenta la regularidad del servicio y que haya sido mantenido por un período no inferior a un año, los primeros tres transportistas regulares fueron los siguientes:

- 1.- Deutsche Luft Reederei, que inició sus operaciones el 22 de febrero de 1919, en la ruta Berlín-Weimar.
- 2.- Lignes Aerinmes Farman, que principió sus vuelos el 22 de marzo de 1919, en la ruta París-Bruselas.
- 3.- Aircraft Transport and Travel, que inauguró su operación el 25 de agosto de 1919, en la ruta Londres-París.

Deutsche Luft Reederei sobrevivió y tuvo el privilegio de ser uno de los primeros fundadores de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.), siendo antecesor de lo que en la actualidad constituye esa magnífica línea aérea, conocida mundialmente como Lufthansa.

Lignes Aerinmes Farman, por su parte, constituye uno de los antecedentes de Air France, surgida en 1933 de la fusión de la Sociedad Central para la Explotación de Lí-

neas Aéreas (S.C.E.L.A.) y de Aeropostal, precursora ésta última, de la ruta en el Atlántico del Sur.

En contraste con el apoyo dado en diferentes formas, tanto en Alemania como en Francia a las compañías de transportes aéreos, Aircraft Transport and Travel, pronto hubo de darse cuenta de que el gobierno veía con indiferencia a los precursores de ese nuevo medio de transporte, pero persistiendo en su intento a través de una nueva razón social, llamada "The Daemier Airu-way".

K.L.M., fundada el 7 de octubre de 1919, mediante la combinación de banqueros y hombres de negocios, progresó rápidamente bajo el mando de Albert Plesman.

El servicio Amsterdam-Londres, se inició el 17 de mayo de 1920, con un avión D'Havilland. Por su parte, los belgas representados por el Sindicato Nacional para el Estudio de Transportes Aéreos (S.N.E.T.A.), hicieron esfuerzos en Europa, pero su trabajo de precursores realmente destacó en el Congo.

Operando posteriormente en sociedad con K.L.M. y con una empresa francesa, para operar a París y Amsterdam, transportando conjuntamente 95 pasajeros durante los pri-

meros dos años, decayendo el interés de los belgas, hasta que las necesidades de comunicación entre Europa y el Congo, orillaron a la creación de la Sociedad Anónima Belga de Explotación de la Navegación Aérea (SABENA).

El interés de Estados Unidos de Norteamérica en el aerotransporte, se centró inicialmente en el uso de los aviones para mejorar el servicio del correo y, en los primeros seis años de la historia del aerotransporte, se dedicaron prácticamente a ese fin.

Posteriormente, el gobierno decidió transferir la atención del correo aéreo a operadores privados, señalando un período experimental de cuatro años y estableció bases competitivas.

Otras compañías obtuvieron concesiones para el transporte del correo, y para citar alguna, mencionaré a la Ford Motor Company, a la que se le asignaron las rutas, conectando Chicago y Cleveland, con la ciudad de Detroit. Ford financió a W.B. Stout, quien había diseñado un aeroplano que fué conocido como comercialmente el trimotor Ford, el primero de los cuales entró al servicio el 14 de diciembre de 1926.

Dos de las compañías que tenían concesiones para el transporte del correo en el Oeste, a saber Western Air Express y Pacific Transport, iniciaron el movimiento de pasajeros; posteriormente, el filántropo Daniel Guggenheim, creó un Fondo el 18 de diciembre de 1926, para la promoción aeronáutica, lo que motivó que Western Air Express, iniciara un servicio de pasajeros entre Los Angeles y San Francisco.

Todos los esfuerzos sin embargo, no fueron capaces de despertar en el gobierno, ni en los círculos financieros, el interés que en los americanos motivó un joven aviador llamado Charles Lindbergh, que fué el primero que hizo un vuelo transcontinental, del 10 al 12 de mayo de 1927, rompiendo todos los récords y, posteriormente, atravesó el Atlántico en un monoplano Ryan, de Nueva York a París los días 20 y 21 del propio mes; produjo el mayor entusiasmo masivo en la historia del transporte aéreo.

Su hazaña guió a la joven industria de los fabricantes de aviones y de los manufactureros de motores, a una situación totalmente distinta, cambiando súbitamente el panorama de la aviación civil en los Estados Unidos.

Se visualizaron las enormes posibilidades de la in-

industria y en particular las rutas de operación transcontinentales, así como sistemas que cubriesen todo el territorio de la nación. Se formaron diversas empresas, que de inmediato lucharon por la supremacía en la ruta transcontinental.

Se invirtieron millones de dólares y la justificación de todo ello, lo constituye el hecho de que las rutas trazadas entre 1927 y 1930, continúan siendo las espinas dorsales de los sistemas de rutas de tres de los llamados cuatro grandes del transporte aéreo en Norteamérica: United Airlines, American Airlines, Western Airlines y T.W.A.; ésta última, producto de la expansión de la Transcontinental Air Transport.

El principio del cuarto decenio del siglo XX, en Europa, Lufthansa, era la más importante de las empresas del aerotransporte en el viejo continente, situación que conservó hasta que estalló la Segunda Guerra Mundial, de 1939.

Latinoamérica tuvo como precursora a una línea aérea colombiana, pues fundada el 5 de diciembre de 1919, la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (S.C.A.D.T. A.), inició sus operaciones en diciembre, por lo que co-

responde la Avianca de nuestros días, que fué la compañía en que se convirtió la S.C.A.D.T.A., el honroso título de decana del aerotransporte en Latinoamérica.

México fué el segundo país de la América Latina, en contar con el transporte aéreo, como medio de movimiento para pasajeros. La Compañía Mexicana de Aviación, con un avión Lincoln Standar, realizó su primer vuelo el 20 de agosto de 1924, entre Tuxpan, Ver., y Tampico, Tamps. Los aviones que se usaban en aquella época, eran de cuatro plazas.

La Compañía Mexicana de Aviación utilizaba también el Fairchild 71, con capacidad para 6 pasajeros. México tiene una aviación comercial, a la altura de las mejores del mundo, y es de justicia reconocer que se ha logrado con la ayuda de nuestras Autoridades y el valioso patrocinio de nuestros compatriotas.

Para terminar esta síntesis, que por lo extenso del tema dejó de cubrir muy importantes aspectos.

Independientemente de los elementos físicos que comprende El Programa Nacional de Aeronáutica Civil, el gobierno de México ha dado especial importancia a la polí-

tica de transportes internacionales, la cual se ha apoyado en la celebración de convenios bilaterales con todos los países que han demostrado interés en volar al nuestro.

Los puntos básicos de esta política son: La reciprocidad equitativa que permite fomentar el tráfico bidireccional, así como la ampliación de las posibilidades de las empresas mexicanas que cubren rutas internacionales. Con este último objeto, el gobierno de México ha propiciado el incremento y mejoría de las flotas aéreas, para lo cual ha realizado gestiones que permitieran a las empresas disponer de créditos internacionales a largo plazo, para adquirir el equipo requerido.

Como consecuencia de esta política, las empresas Aerónaves de México y Mexicana de Aviación, han adquirido aerónaves turborreactores que ya están en servicio. Las consecuencias de estos convenios bilaterales, es que se permitió a las empresas extranjeras enlazar nuestro país con las ciudades más importantes del mundo.

CAPITULO II

CAPITULO II

ORGANIZACION ADMINISTRATIVA

Organizar una empresa, cualesquiera que sea, en este caso lo es la de comunicaciones y transportes, es proveerla de todo lo que es útil para su funcionamiento: materias, herramientas, capital y personal.

De aquí pueden hacerse en este conjunto, dos grandes divisiones: el organismo material y el organismo social; en este caso, de esta empresa hablaremos del último que hemos mencionado. Entre el cuerpo social de la empresa de comunicaciones y transportes-aéreos, se utilizan miles de individuos que se encuentran todos en graduaciones distintas.

En todas las empresas, el cuerpo social tiene que cumplir la misión administrativa siguiente:

- 1.- Cuidar de que el Programa de Acción esté maduramente preparado y firmemente ejecutado;
- 2.- Cuidar de que el organismo social y el organismo material, se encuentren en relación con el objeto,

los recursos y las necesidades de la empresa.

- 3.- Establecer una Dirección Única, competente y vigorosa;
- 4.- Concertar las acciones y coordinar los esfuerzos.
- 5.- Formular decisiones claras, definidas y precisas;
- 6.- Contribuir a un buen reclutamiento, debiendo cada servicio tener a su cabeza un hombre competente y activo, y debiendo estar cada agente en el lugar en que puede prestar el mayor número de servicios;
- 7.- Definir claramente las atribuciones;
- 8.- Fomentar el gusto de las iniciativas y de las responsabilidades;
- 9.- Remunerar equitativa y hábilmente los servicios prestados.
- 10.- Imponer sanciones contra las faltas y los errores;
- 11.- Hacer observar la disciplina;

- 12.- Cuidar de que los intereses particulares estén subordinados al interés de la empresa;
- 13.- Prestar una atención particular a la unidad de mando.
- 14.- Vigilar el orden material y el orden social;
- 15.- Hacer que se inspeccione todo.
- 16.- Combatir los abusos de reglamentación, de formalismo burocrático y de expediente, etc.

Tal es la misión administrativa que el personal de toda empresa debe cumplir. Es sencilla en la empresa rudimentaria; se complica cada vez más, a medida que la empresa es más importante y el personal más numeroso.

La Dirección General está encargada de conducir a la empresa a su objeto, procurando sacar el mejor partido posible de los recursos de que dispone. Es el Poder Ejecutivo. Redacta el Programa de Acción, recluta al personal, ordena el movimiento, asegura y vigila la ejecución de las operaciones.

Se compone ya de uno sólo y de ahí en varios Directo-

res Generales. El Director General Unico, puede estar en relaciones directas, bien con los Directores locales o con intermediarios (Jefes de Grupos de establecimientos o Jefes de Servicios Generales, Técnicos, Comerciales, Etc.).

Los Directores Generales Múltiples de cada área, se reparten las atribuciones de la Dirección General, de diversas maneras. La unidad tiene sobre la pluralidad, la ventaja de facilitar las miras de la unidad, la unidad de acción, la unidad de mando, que es la que siempre tiende a prevalecer por lo general en este tipo de empresas. En todos los casos, la Dirección General se apoya en la plana mayor.

La plana mayor. Es un grupo de hombres de que disponen de la fuerza, de la competencia y del tiempo de que puede carecer cada uno de los Directores Generales; es una ayuda, un refuerzo, una especie de extensión de la personalidad del Jefe. No está jerarquizado, ni recibe órdenes más que de el Director General.

Existe otro organismo llamado Plana Mayor. Este se encuentra destinado a acudir en ayuda del Jefe, en cumplimiento de su misión personal. Si el Jefe está capacitado para cumplir por sí mismo todas las obligaciones de su car

go, no necesita Plana Mayor; pero si sus fuerzas o conocimientos son insuficientes, o si le falta el tiempo, está obligado a hacerse ayudar, y las personas que corren en su ayuda, son precisamente los llamados Plana Mayor.

Ahora bien, hay pocos altos Jefes que puedan a la vez:

- 1.- Cumplir con sus obligaciones diarias de correspondencia, de recepciones, de conferencias y de gestiones diversas.
- 2.- Ejercer el mando y la vigilancia.
- 3.- Dedicarse a los estudios de todo género, que exigen la preparación de los programas de futuro y la armonización de los programas en curso.
- 4.- Consagrarse a la investigación de los perfeccionamientos, que es preciso introducir en todos los dominios.

De ahí podemos decir, que hay muchos otros puestos dentro de estas empresas de comunicaciones y aerotransportes, como lo son: consejeros especialistas, comités consultivos, oficinas de estudios, laboratorios, etc.

PERFECCIONAMIENTO: Entre estas obligaciones, una de las más importantes, es la investigación de los perfeccionamientos.

Tan importante es la empresa de comunicaciones y aero transportes, que siempre debe de estar en progreso, ya que si una empresa no progresa, queda pronto rezagada con respecto a sus rivales, y que por consiguiente, es preciso perseguir sin cesar el progreso en todos los dominios.

Para realizar estos perfeccionamientos, se necesita método, competencia, tiempo, voluntad y recursos financieros. El método consiste: En observar, recoger y clasificar los hechos; en interpretarlos, en realizar experiencias si hay lugar, y en sacar de todo este conjunto de estudios, unas reglas que bajo el impulso del Jefe, se incorporen a la práctica de los negocios.

La mayoría de los perfeccionamientos que han elevado la ciencia de los negocios, a su nivel actual, procede del mismo método, que no es otro en realidad, que el método cartesiano. Como es natural, no basta con conocer la definición del método capaz de emplearlo útilmente. Se necesitan, además, aptitudes naturales que la experiencia desarrolla.

La competencia designa aquí un conocimiento bastante profundo de la manera en que se orientan las investigaciones. Ahora bien, el Jefe más instruído no puede realmente ser competente en todas las cuestiones de distinto órden, que suscita la Dirección de una gran empresa.

Absorbidos por la tarea corriente, y por las importantes cuestiones que hay que solucionar sin demora, los Jefes no tienen generalmente el tiempo que se necesita, para poder consagrarse a las investigaciones de perfeccionamiento.

Se puede admitir que tienen la voluntad de tener una empresa al nivel del progreso y que la empresa pone a su disposición todos los recursos financieros necesarios. Tal es el conjunto de factores, cuya acción debe combinarse para llegar al perfeccionamiento, en uno cualquiera de los múltiples órganos materiales o sociales de una gran empresa.

Esta acción debe proseguirse sin cesar, en todos los niveles y en todas las partes de la empresa. Es preciso, pues, que el Jefe tenga la voluntad activa y persistente del perfeccionamiento.

DIRECCIONES REGIONALES Y LOCALES

El grupo de establecimientos que dependen de una Dirección continúa, es la gran empresa de comunicaciones y aerotransportes. Hay pequeñas unidades, medianas, grandes y muy grandes. En la pequeña y mediana unidad, el Director está por lo general en relación con todos los Jefes de Servicio.

Los poderes del Director local, dependen a la vez de la naturaleza de las cosas y de la división de atribuciones hecha, entre la Dirección General y la Dirección local. A veces, esos poderes coordinan con la autonomía; otros son bastante restringidos.

ELEMENTOS DEL VALOR DE LOS JEFES Y DE LOS AGENTES DE LA EMPRESA

- 1.- SALUD Y VIGOR FISICO.- La salud es necesaria a todos los agentes de la industria, desde el obrero al más alto Jefe.
- 2.- INTELIGENCIA Y VIGOR INTELECTUAL.- La inteligencia se compone de aptitud para comprender y asimilar de jui-

cio y de memoria. En vigor intelectual, permite tanto concentrar poderosamente el pensamiento sobre un tema urgente, como tratar sin transición temas diferentes y múltiples.

Inteligencia y vigor intelectual son tanto más necesarios, cuanto más numerosas, más extensas y más complejas son las operaciones que la función implica. El alto Jefe necesita una amplitud de miras y una flexibilidad de inteligencia, que sólo reclaman en muy débil grado las funciones de contra maestro y todavía menos, la del obrero. Un debilitamiento de la memoria afecta mucho al valor intelectual.

3.- Cualidades Morales.

Se designan frecuentemente por la palabra carácter, ciertas cualidades morales, tales como la energía, la firmeza, la honradez y la iniciativa; yo evito el empleo de esta palabra, a causa de su imprecisión. Se pide a todos los agentes de la empresa, cualquiera que sea su categoría, disciplina, rectitud y fidelidad.

La iniciativa es un don precioso para todos, pero tanto más útil, cuánto más elevada es la categoría. En cuanto

a la firmeza, al sentido de la medida, al valor para demostrar las responsabilidades, su importancia aumenta con la situación y se les puede colocar a la cabeza de las culidades útiles a los altos Jefes.

4.- Cultura General.

Esta cultura se compone de nociones, que no son del dominio propio de la noción o función ejercida; se adquiere parte en la escuela y parte en el curso de la vida. Se ve a hombres que no habiendo pasado más que por escuela primaria, se han elevado a altas empresas, como lo es la de comunicaciones y aerotransportes, y cuyo saber ha estado siempre a alto nivel de la situación. Notemos de paso, que todos los hombres que se elevan, necesitan desarrollar su cultura general, de la cual la Universidad no se ocupa más allá de la enseñanza secundaria.

5.- Conocimientos Administrativos.

Estos conocimientos se refieren a la previsión, a la organización, a la dirección, a la coordinación y al control.

6.- Nociones sobre las demás funciones.

Se comprueba que el número de las especialidades u oficios, de que cada cual debe ocuparse, va sin cesar en aumento: el Director debe tener nociones, no sólo de todas las especialidades técnicas que se ejercen en la empresa, sino además de las funciones comerciales, financieras y otras de las que está obligado a ocuparse.

7.- Capacidad Profesional, especial característica de la empresa.

Esta capacidad, que constituye la casi totalidad del valor del empleado, no entra más que en una relación de un cuarto a un décimo, en el valor de los altos Jefes. En éstos viene notablemente, después de la capacidad administrativa. No hay que perder de vista, que la palabra capacidad no designa el mismo conjunto de cualidades y de conocimiento en los diversos grados de la escala jerárquica.

LOS CONOCIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

En la empresa de comunicaciones y aerotransportes, la función que solicita la atención del Jefe de una manera más intensa y directa, es la función administrativa (programa de acción, reclutamiento, organización y dirección

del personal, coordinación y control). Inmediatamente después vienen las funciones técnica y comercial, y en fin, con menores exigencias de acción personal, las funciones financieras de seguridad y de contabilidad.

La acción administrativa de los jefes es considerable y absorbente. En el nivel jerárquico, los servicios que podrá prestar en adelante y su propio ascenso, dependerán muy probablemente mucho más de su capacidad técnica. Y si debe elevarse hasta la Dirección, no es únicamente la administración lo que deberá añadir a sus conocimientos, sino el comercio y las finanzas, de las cuales no tiene práctica.

Una preparación del mismo género, desde el punto de vista administrativo, es igualmente necesario, y su ausencia, así como la de nociones suficientes de comercio, de Hacienda, de seguridad y de contabilidad, constituye una grave laguna en la formación de los agentes superiores de la industria.

La enseñanza actual de nuestras escuelas superiores.

Toda empresa tiene una función económico-social que cumplir, esta función específica en cada empresa y se refiere a obtener el rendimiento de su inversión y proporcion

nar artículos o servicios, que cubran necesidades económicas. Para cumplir con estas finalidades, es necesario coordinar y controlar los elementos con que cuenta (obrerros, empleados, capital, instalaciones, maquinaria, etc.), a través del cuerpo que la dirige y administra. Es decir, - habrá necesidad de organizar.

ORGANIZACION

Es el proceso consistente en la identificación y agrupación de actividades de la empresa, con la finalidad de que sean lo más lógicamente asignada y efectivamente ejecutadas; en la definición y delegación de autoridad y responsabilidad de los puestos y en el establecimiento de las relaciones entre ellos.

Las formas clásicas de organización son:

- a) Lineal Militar.- Supone una responsabilidad en línea recta y el control, desde el Director General al Superintendente, al capataz y a los trabajadores. Es común en empresas pequeñas y centralizadas.
- b) La Organización Funcional.- Está basada en tener Director o Jefes con habilidades especializadas. Por

esta razón, el obrero dependerá de varios Jefes.

- c) Organización Lineal Funcional o de Estado Mayor.- Es aquélla que cuenta con Departamentos de Servicios Especializados, que tiene responsabilidad y autoridad con relación a las actividades especializadas con independencia de las operaciones de línea.

VENTAJAS

- 1.- Permite el consejo por expertos a la línea.
- 2.- Permite el crecimiento de la empresa.
- 3.- Está basada en una especialización planeada.

DESVENTAJAS

- 1.- Los Departamentos de Estado Mayor, deben tener perfectamente definida autoridad para evitar problemas humanos.
- 2.- El Departamento funcional de servicio, puede ser subestimado, si no tiene el apoyo en los niveles superiores.

3.- Al pasar la información de los Departamentos auxiliares, a través de la organización, puede haber malos manejos, entendimientos y distorsión de ideas.

La organización de las empresas de comunicaciones y aerotransportes, es muy variada, debido a que las compañías cubren una rama tan amplia de servicios, que abarca desde las pequeñas empresas que transportan pasajeros, y carga, hasta las grandes transportadoras internacionales, que vuelan alrededor del mundo. Sin embargo, existe un patrón básico, con ligeras variantes en la organización de dichas empresas. Este tipo de organización es la de Estado Mayor, en virtud de la facilidad de control que proporciona, por cuanto a Departamentos y Gerencias, que necesariamente existen en la navegación y tomando como base, que el Director General o Gerente, tendrá como principal función asesorar a los Jefes de Departamentos, quienes serán responsables de las actividades que les correspondan. A continuación presento un organigrama, en el que podremos ver los puestos que se ocupan dentro de las empresas de comunicaciones y transportes.

Una organización racional de los transportes de pasajeros y de carga, debe permitir satisfacer la demanda de transportes de la manera más eficaz, es decir, al menor

costo para la colectividad.

No siendo los transportes más que un servicio destinado a favorecer el desarrollo económico del país, deben integrarse en un plan económico y social más amplio, destinado a permitir el acondicionamiento en el territorio y la mejor utilización de los recursos nacionales. Un plan de transporte, no constituye por lo tanto, un aspecto del plan del desarrollo del país.

Un procedimiento racional debe por lo tanto, articularse en dos tiempos:

- Definir los objetivos generales del sistema de transporte.
- Definir los medios susceptibles de alcanzar los objetivos.

Esta definición es una selección política en el sentido amplio de la palabra y constituye, por lo tanto, un acto de gobierno. Los principales objetivos se refieren al nivel de calidad del servicio esperado, por ejemplo, para los pasajeros, los enlaces principales, las modalidades a utilizar, las frecuencias, las duraciones de los recorridos y el confort prestado a los usuarios.

Estos objetivos no pueden ser definidos más que en función de una selección de acondicionamiento del territorio. Deben serlo en términos generales, no implicando automáticamente la selección de una técnica de transporte determinada (aire, carretera, ferrocarril), con el fin de permitir la selección de los medios o de las técnicas más eficaces, en virtud del objetivo.

Se debe determinar igualmente la orientación general del sistema de producción (sistema basado en la economía del mercado o sistema basado en una economía completamente planificada, que no proporcione al usuario una gran libertad de selección.)

Estos objetivos deben estar, además, determinados en función de los diversos sectores del transporte, pues existen numerosas divisiones del mercado, por ejemplo, transportes de mercancías ponderosas, transportes de bienes manufacturados, etc.

Cada técnica presenta características económicas y de explotación, que definen un campo de utilización óptima, tomando en cuenta, particularmente, la importancia de los flujos de las velocidades de encarrilamiento.

Es así, que el ferrocarril está particularmente adap-

tado a los flujos importantes, para las mercancías ponderosas y para el transporte de viajeros a medianas distancias.

El transporte por carretera está adaptado a flujos di fusos, al transporte de mercancías más que elaboradas, que requieren a la vez de más cuidado y rapidez; en fín, el transporte está adaptado para trasladar a grandes distancias objetos de mucho valor.

Estas ideas generales, que son bien conocidas, deben guiar al planificador y a la administración responsable de la gestión del sistema de transportes. Una aproximación global, no es nada operacional; los mercados son muy diversos; pasajeros a grandes, medianas o cortas distancias; en zonas urbanas o rurales, mercancías ponderosas de poco valor, mercancías elaboradas de diferentes valores, etc.

Es a través de estos diversos mercados, que se debe buscar una organización. Cabe especificar, sobre esas bases, las reglas de una organización de los transportes.

BASES DE UNA ORGANIZACION DE LOS TRANSPORTES

1.- Es conveniente, en primer lugar, conocer con precisión del sector estadístico por productos, flujos por origen, destino, estructura de las empresas, situación financiera de las empresas, calidad del servicio ofrecido, condiciones de trabajo, etc. El Estado debe dotarse de la organización estadística suficiente, para seguir así a la vez las evoluciones estructurales coyunturales del sistema de transporte.

2.- El Estado debe disponer de los medios necesarios para salvaguardar un control estructural y coyuntural de los diversos sectores del transporte: los principales medios son:

- Reglamentación de capacidad.
- La reglamentación de precios.
- La reglamentación fiscal.
- La selección de las inversiones de infraestructura.
- La organización del mercado.

- La reglamentación del uso de las infraestructuras.
- Las ayudas financieras.
- La formación profesional.
- La organización de las profesiones de transportistas y de auxiliares.
- Las reglas de seguridad o de seguridad pública.

3.- Si es necesario que el Estado pueda disponer de estos medios para garantizar el crecimiento y la regulación del sistema de transporte, no debe sucumbir a la tentación de reglamentar todo. Cada vez es necesario interrogarse sobre el interés de una reglamentación o de su inexistencia.

4.- El nivel de aplicación de las reglamentaciones, debe ser adaptado al objeto; si ciertas reglamentaciones deben aplicarse a nivel nacional, otras deben ser a nivel nacional o local. Este procedimiento es particularmente evidente en el área de los transportes de los pasajeros.

5.- La aplicación de estas reglas debe ser diferente en materia de transportes y/o mercancías. En una economía li-

beral, el gobierno del Estado puede muy difícilmente controlar detalladamente los transportes de mercancías, porque éstos están muy ligados al proceso de producción industrial.

Debe, por lo tanto, limitarse a definir las reglas de juego, controlar su aplicación y a sancionar las infracciones. En el campo de los transportes colectivos de pasajeros, una organización de conjunto parece necesaria para evitar una competencia inútil.

6.- En la aplicación de estos principios, en materia de transporte de mercancías, el Estado debe esencialmente centrar su atención en los puntos siguientes:

- Selección de las inversiones de infraestructura y reglamentación del uso de éstas. (Fijación de tarifas por el uso de las infraestructuras, en particular).
- Normas técnicas del material, por ejemplo, peso por eje.
- Organización del mercado (Reglamentación de acuerdos de fletamiento, reglamentación de la comisión de transporte).

- Eventualmente fijación de tarifas.
 - Eventualmente, contingencia de capacidad, ya sea por zonas como en Francia, ya sea por el enlace como en los Estados Unidos.
- 7.- En materia de transportes de pasajeros, la reglamentación debe ser y considerar los puntos siguientes:
- Selección de las inversiones de infraestructura y reglamentación de la utilización.
 - Definición de las normas técnicas del material, particularmente en el área de seguridad de los pasajeros.
 - Selección de los enlaces y definición de una red.
 - Homologación de las frecuencias, de los horarios y de las tarifas.
 - Innovación tecnológica.
- 8.- El Estado y las colectividades públicas responsables, deben disponer:

- De medios de concertación permanentes con los usuarios y con los transportes.
- De medios de control destinados a controlar las quejas de los usuarios y el respeto por los transportistas de las reglas del juego impuestas.
- De sanciones impuestas.

9.- Finalmente, el Estado debe decidir si impone a ciertos transportistas misiones de servicio público u obligaciones particulares, por ejemplo mantenimiento de servicios deficitarios, o reducción de tarifas para ciertos usuarios, compensar las mermas correspondientes, siguiendo un procedimiento claro y no por el medio indirecto de subvenciones de equilibrio, ciegas.

2.- TIPOS DE INFORMES METEREOLÓGICOS

INFORME ESPECIAL

INFORME REGULAR ESPECIAL

INFORME EXTRA

INFORME DE VERIFICACION

TIPOS DE INFORMES METEREOLÓGICOS

Además del informe regular de aerovía, los observadores metereológicos deberán emitir los otros tipos de informes auxiliares, de acuerdo con las instrucciones que se dan a continuación.

INFORME ESPECIAL

Se dá el nombre de Informe Especial, al que se hace para dar a conocer cualquier cambio significativo en las condiciones del tiempo, que ocurran del lapso comprendido entre los Informes Regular, además del Informe Regular de Aerovía, los observadores denotan notas relativas de obstrucción a la visión.

Niebla disipándose, humo invadiendo el aeropuerto, niebla muy baja, a menos de 6 pies de altura, aumento de intensidad y es por eso, que el Informe Especial valga la redundancia, es tan importante y especial, de que siempre que éste se presente, es porque la zona no se encuentra en tiempo coprendido en informes sucesivos. La observación de TORNADOS, TROMBAS, VIENTOS ARRACHADOS, es razón suficiente para la emisión inmediata de un Informe Especial. Estos elementos, exclusivamente, pueden ser transmitidos sólo y no dentro del cuerpo del Informe Especial.

INFORME REGULAR ESPECIAL

Un Informe se clasificará como Regular Especial, cuando las condiciones a codificar en un Informe Regular, implican cambios notables respecto a las condiciones reportadas en el último Informe Regular, o especial emitido, de acuerdo con los criterios establecidos para la formulación de un Informe Especial. Un Informe Regular Especial, se clasificará con las letras "RS", seguida del número de orden correspondientes a los Informes Especiales.

INFORME EXTRA

Se da el nombre de Informe Extra al que se hace a so-

licitud de una Oficina de Control de Vuelos, de una Oficina Meteorológica o de un organismo autorizado para ello, para detectar cambios en las condiciones de tiempo, dentro de límites pequeños que no ameriten una observación especial. Si al hacer una observación especial extra, existen cambios que ameriten un Informe Especial, la observación extra se clasificará como Informe Especial y se completará con los elementos que debe contener ésta última.

Los Informes Extras se emitirán a intervalos que no excedan de 15 minutos, contados a partir del último Informe Regular o Especial. La clasificación del Informe Extra se indicará mediante la letra "E" colocada inmediatamente después de la sigla de la Estación. Ejemplo: Max.E.

Deberá hacerse un Informe Extra con todos los elementos que se incluyen en un Informe Regular, cada vez que se haya producido un accidente de aviación en la Estación o se haya recibido aviso de que el accidente ocurrió en las cercanías de la Estación. En estos casos se indicará en notas este hecho.

INFORME DE VERIFICACION

Se da el nombre de Informe de Verificación, al que se

hace a solicitud de una Oficina de Control de Vuelos, de una Oficina Meteorológica, o de un organismo autorizado para ello, con el objeto de comparar condiciones dadas en el último Informe Regular o Especial, y las existentes en el momento en que se solicitó la verificación.

Si al hacer la verificación del Informe anterior, las condiciones revelan una variación tan grande de las condiciones del tiempo, que ameriten un Informe Especial, el Informe de Verificación deberá clasificarse como Especial. Si el Informe de Verificación revela que no ha habido cambios respecto al último Informe disponible, se seguirá usando el Informe anterior, modificando con la nueva clasificación, estipulando la hora que se hizo la verificación.

La clasificación del Informe de Verificación, se indicará mediante la letra "Y", colocada a continuación de las siglas de la Estación. Ejemplo: Mex.V.

AEROPUERTO

PROPIEDADES DE EDIFICIO Y EQUIPO

Es el conjunto de pistas, edificios y servicios diversos

sos a atender las operaciones de partida, llegada habitualmente de los aviones, así como las relativas al tráfico de pasajeros y de mercancías.

Los grandes aviones modernos, especialmente los de reacción, pesan a veces más de 100 toneladas y tienen que deslizarse por la pista a lo largo de 2 a 3 kilómetros, antes de alcanzar la velocidad necesaria para remontarse o para detenerse en el caso de que aterricen. Y puesto que su peso que gravita sobre un número limitado de ruedas, no bastan para sostenerlos, ni la tierra apisonada, ni los prados, sino que se requieren pistas de cemento, con sólidos fundamentos que aseguren un nivel uniforme.

La longitud de las pistas ha aumentado considerablemente en los últimos años, no sólo a causa de la velocidad y peso de los aparatos, sino por las exigencias del aterrizaje de la visibilidad, en los actuales aeropuertos destinados al tráfico de grandes aparatos, las pistas alcanzan o superan muchas veces los 3,500 metros de longitud.

En cambio, el problema de orientación de dichas pistas, ha perdido casi toda la importancia que se le atribuyó al principio. En efecto, mientras para los aviones pe-

queños es necesario aún el despegue o aterrizaje con viento moderado, se realice en una dirección que no se aparte más de 30' de la del viento, para los de mayor tamaño (salvo en los casos de borrascas muy violentas), no existe prácticamente ninguna limitación en el ángulo en que forman la pista y el viento, tanto más que, al maniobrar, la rueda anterior del tren de aterrizaje, puede corregir eventualmente desviaciones de la dirección preescrita.

Por lo tanto, las pistas, que antes se orientaban en varias direcciones, hoy tienen generalmente tan sólo dos, según los vientos predominantes: incluso, en algunos puentes construídos recientemente, las pistas principales son paralelas entre sí.

Dadas las características de los modernos aviones, para elegir un lugar para construir un aeropuerto, es de fundamental importancia tener en cuenta la distancia y altura de los obstáculos naturales o artificiales, que puedan eliminar los sectores (horizontales y verticales), entre los cuales ha de realizar el aterrizaje o despegue de los aparatos.

Uno de los más importantes servicios aeroportuarios, es el que desempeña la llamada "Torre de Control", que proporciona a los aviones que salen o llegan todos los datos

relativos a la situación meteorológica, las prohibiciones especiales, las indicaciones a que deben someterse, etc.; el piloto de un avión que despegue ha de preparar, con tales datos, todos los detalles concernientes al plano de vuelo que debe realizar. En los casos en que la visibilidad sea escasa o nula al avión que llega (una vez obtenida la autorización para descender con vuelo instrumental) se le guía por medio del "servicio de control de acercamiento" que se vale del radar, de las señales que constituyen el radio guía y de otros sistemas electrónicos.

En algunos de los grandes aeropuertos, es normal la sustitución de los tripulantes del aparato que llega, por el llamado "piloto automático", que dirige el aparato siguiendo las órdenes que le son suministradas por radio, desde la "Torre de Control" del aeropuerto.

La "Torre de Control", sirve para ordenar el tráfico aéreo, tanto en el propio aeropuerto, como en las zonas circundantes; en especial, comunica los aparatos que van llegando, al momento que pueden aterrizar, el lugar donde deben hacerlo y en el que deben esperar, así como la velocidad y la dirección a seguir.

Todos los servicios de los aparatos y de los aeropuer

tos, constituyen una parte de la vasta organización técnica de las telecomunicaciones aeronáuticas y asistencia de vuelo, pertenecientes a su vez, al servicio de circulación aérea de cada país y un elemento muy importante en todo aeropuerto, son las luces, que adoptan los colores blanco, verde, rojo y azul.

Igual que los faros de la costa, los de los aeródromos emiten un haz de luz blanca, que gira alternando con otro de luz verde, característico de todos los aeropuertos. Las luces colocadas en las pistas son también blancas, así como las que iluminan las nubes, para poder calcular su altura o la "manga" que indica la dirección del viento.

El límite de salida de las pistas se ilumina con luz verde y una cinta continua de luz azul, indica al piloto, después del aterrizaje, el camino que ha de seguir para situarse junto a las oficinas y almacenes del aeropuerto.

Por último, las luces rojas sirven para señalar los obstáculos, tanto horizontales como verticales. Existen también los servicios técnicos y los comerciales. Los primeros incluyen cobertizos que albergan los aviones (hangares), los talleres de revisión y reparación y los depósi-

tos de carburantes y lubricantes.

Los servicios comerciales tienen su centro en la Estación aérea y cuidan de atender a los viajeros y distribuir los equipajes, el correo y las mercancías, de acuerdo con las exigencias de la Aduana.

A la Estación aérea pertenece también las oficinas de información, el bar, restaurante, sala de espera y las demás dependencias necesarias para atender a los viajeros.

Las características técnicas de los aviones de retropropulsión, y su explotación económica, agravan muchos de los problemas de la navegación aérea y los servicios de aeropuerto.

Debido a su mayor peso, para su despegue y aterrizaje, los aviones de retropropulsión necesitan pistas más largas y más sólidas, bermas pavimentadas, para que los motores a reacción no absorban partículas extrañas y, calles de rodaje que puedan recorrerse a altas velocidades. Los grandes aviones de retropropulsión, requieren pistas de unos 3,000 metros de longitud aproximadamente al nivel del mar, y más largas aún, en terrenos elevados que contrastan con niveles de las pistas de 2,200 a 2,400 metros, más o

menos, que bastaban para los aviones a pistón.

El tamaño y la mayor capacidad de los aviones de retropropulsión, pone en aprietos los servicios que para aviones y pasajeros disponen las terminales áreas corrientes, debido al mayor volúmen de combustibles que hay que prestarles, expeditamente en un momento dado.

Hay, por lo tanto, que modernizar las instalaciones terminales. Y también se hace preciso servir más rápidamente al avión en tierra, a fin de que esté listo para repartir cuanto antes, y hacer su espera de orden de tomar vuelo, lo más breve posible.

Todo esto lo exige la explotación económica de estos aparatos, debido a que es la frecuencia de sus vuelos, lo que equilibra sus costos de adquisición y manejo. Como los viajes toman menos tiempo, el pasajero se incomoda al llegar al aeropuerto en un proceso lento, o si tiene que esperar mucho antes de que parta el avión.

El alto costo de los grandes aviones de retropropulsión, hace que resulte muy cara su inactividad. El combustible consumido por un grupo de 17 aviones de retropropulsión, que esperan la orden de salida, sería suficiente

para el viaje trasatlántico de alguno de ellos.

De igual manera, cuando el ruido de los aviones de retropropulsión o las condiciones de trabajo de terreno, exigen que despeguen en dirección opuesta al curso que deban seguir, se quema muchísimo combustible en tales maniobras. También merma el rendimiento, cuando se gasta combustible esperando turno para aterrizar, o cuando se vuela a velocidades a alturas subóptimas.

Todos estos factores, más el mayor riesgo de colisiones, debido a la gran velocidad de aproximación, exigen un máximo de eficacia en el manejo de los dispositivos, así como una pericia extrema del personal encargado de la navegación aérea, igual que procedimientos más rápidos y un mejor mantenimiento, inspección, etc.

Como estos aviones de gran radio de acción se utilizan principalmente en el mayor tráfico aéreo internacional, se requieren instalaciones más amplias para lograr prontitud en los trámites de Aduana, Inmigración, etc. A fin de vencer las demoras en el despacho de pasajeros, debido al mayor volumen de los mismos por vuelo, habrá que emplear un personal más numeroso o simplificar los movimientos.

Los coeficientes de densidad, necesarios para explotar productivamente los grandes aviones de retropropulsión puede que hagan necesario la cancelación de cierto número de paradas y alternas. Estos cambios transferirán la necesidad de llenar esos vacíos a líneas subalternas, que presten servicios de empate, a la vez que provocarán más cambios o transferencias a otros aviones de menor capacidad, comodidad y características generales.

En consecuencia, los aeropuertos capaces de servir a los aviones de retropropulsión, atraerán pasajeros de zonas geográficas más amplias, y es probable que sirvan a poblaciones de varios países.

El mejoramiento de los aparatos que ayudan al aterrizaje y despegue, el alargamiento y refortalecimiento de las pistas, la ampliación de las instalaciones de los campos de aviación, en general, la modernización de los servicios, requieren fuertes desembolsos de dinero.

Hace un año en Sudamérica, sólo los aeropuertos de Asunción, Buenos Aires, y Caracas, Venezuela, podían atender aviones de retropropulsión. Ahora Lima, con su nuevo aeropuerto Lima-Calao (a un costo de \$8'000,000 USA) Río Brasilia, Sao Paulo y Bogotá, también pueden hacerlo. Un

resumen de la marcha de esos trabajos, demuestra en todo el mundo.

Debido a estas exigencias financieras y técnicas, los gobiernos latinoamericanos encontrarán necesarios revisar su participación actual en el transporte aéreo, y los requerimientos técnicos legales vigentes para el manejo de aviones, la navegación y el control aéreo, el adiestramiento y la inspección, así como las leyes que afectan el tráfico aéreo internacional.

El tipo y las condiciones de las características del terreno de aproximación, que exigen los nuevos aviones, influirán y hasta determinarán la ubicación de los aeródromos en países, que quizás no desean, o no están en condiciones de financiar sus campos de aviación, sin ayuda exterior.

También harán deseable la eliminación de duplicaciones innecesarias y la búsqueda de soluciones de coordinación y cooperación entre las líneas nacionales y extranjeras.

AVIONES SUPERSONICOS

Su perfeccionamiento e implicaciones.

Muchos países ya poseen aviones militares supersónicos, que alcanzan velocidad superior a dos veces la del sonido. Esto demuestra que técnicamente, se podrá disponer de aeronaves supersónicas en el transporte comercial para el futuro.

Sin embargo, aún no ha sido demostrada la posibilidad de contar con aviones supersónicos, que puedan operar desde aeropuertos próximos a centros urbanos, o si se puede dominar el manejo de la denotación sónica para volar sobre zonas habitadas.

Cualquiera que sea la fecha precisa, debe darse ya por descontado, que dentro de los 10 o 15 años, tendremos en operación aviones de transportes supersónicos. Los gobiernos latinoamericanos deberían, por lo tanto, comenzar a considerar las características probables que tendrán en la formulación de su política aérea. Ya sea, dispone de económico datos que tendrán suficientes datos, como para plantearse el problema en líneas generales.

En el pasado informe del DACI, se ha expuesto que el uso de los aviones supersónicos no requerirá gastos extra

en cuanto a la ampliación y refuerzo de las que ya sirven a los aviones de retropropulsión, que tampoco aumentará el ruido de las turbinas, a la par que habrá competencias entre los costos de operación por unidad de los aviones supersónicos, como los de los aviones de retropropulsión de gran radio de acción. Se señala, además, que los gastos de las instalaciones adecuadas para la navegación, pueden mantenerse a un nivel razonable. Lo que hasta ahora se sabe de los aviones supersónicos, no permite asegurar hasta que punto llegue a resultar cierto, lo que ahora se presume en teoría, o si la realidad llegue a contradecir las presentes estimaciones.

EQUIPO AUTOMOTRIZ

Los vehículos de la compañía no podrán ser utilizados para asuntos personales o ajenos al servicio.

El equipo no deberá ser manejado por empleados o personas no autorizadas, y las que lo estén, habrán de tener en vigencia las licencias de conductor que establece la Dirección de Tránsito.

Los empleados que conduzcan los vehículos, deberán apegarse a los Reglamentos de la Dirección de Tránsito.

El empleado, de acuerdo con los arreglos especiales que puedan existir mediante ciertas circunstancias, deberá ser transportado al aeropuerto, para indicar las labores de éste al centro de la ciudad, una vez concluidas, y no se presente al sitio determinado en la ruta de la camioneta, tendrá que hacer frente al desembolso que por concepto de transportación realice, supuesto que la camioneta no guardará su llegada, ni afectará posteriormente viaje alguno para conducirlo.

Por ningún motivo, se harán desembolsos de esta índole con cargo a la empresa, con excepción de los casos en que, mediante autorización expresa, se proporcione servicio de transportación en el equipo a determinados funcionarios del gobierno, está terminantemente prohibido llevar de un lugar a otro a personas que no presten servicios en la compañía. En ocasiones semejantes, el personal de la empresa no habrá de olvidar apegarse a las órdenes que se refieren a no hacer comentarios sobre los temas internos.

Es indispensable que el personal que conduzca el equipo automotriz de la empresa, así como el que viaja en él, se conduzca con seriedad y corrección con el público y peatones en general. Proceder en otra forma, lesionarán al prestigio de la empresa y el de los propios empleados.

Los acuerdos sobre el mantenimiento de equipo pueden ser de diferentes clases. Algunos son de tipo puramente comercial, mediante los cuales una empresa de aerotransportes presta servicios de mantenimiento a otra, por un precio de fijo, al igual que lo cobraría una compañía especializada en ese campo.

Otra fase de acuerdo, es aquél por el cual las compañías interesadas mantienen instalaciones que operan en conjunto, o que contratan a una empresa especializada en el trabajo. Este último tipo de contrato, existe en la América Central.

El más común de ellos, es aquél por el cual, una compañía presta servicios de mantenimiento a otra más pequeña, o una compañía nacional a otra extranjera, que hace escala en el país. Este tipo de acuerdo ha resultado particularmente útil en la etapa inicial de los servicios aéreos a países o aeropuertos determinados, especialmente cuando el tráfico es liviano. El intercambio de equipo, consiste, en esencia en un acuerdo celebrado entre dos aerolíneas, para prestar un servicio directo, sin cambio de aviones, entre puntos designados de los itinerarios de cada compañía.

BOLETOS

Los boletos son personales e intransferibles.

La empresa puede exigir la identificación del portador en caso de duda. Si alguna persona diferente al pasajero, a cuyo nombre fuere expedido el boleto, pretende hacer uso del mismo, no debe permitírsele que viaje, sino que recogerá el boleto y se remitirá al Jefe de Tráfico. Sin embargo, la empresa será responsable ante el legítimo pasajero, en caso de que indebidamente fuera usado el boleto.

NO DEBEN ACEPTARSE BOLETOS CON ENMENDADURAS

Los boletos no deben tener enmendaduras, tachaduras, ni borrones, por lo que al expedirlos, los empleados deben ejercer todo el cuidado necesario. Si acaso cometen un error, deben cancelar ese boleto y hacer otro correcto, y por ningún motivo, tachar y corregir lo ya escrito en el mismo.

Ningún pasajero puede viajar sin boleto.

Todo pasajero que desee viajar, en una fecha y vuelo determinado, deberá poseer un boleto, ya sea pagado a la

tarifa aplicable, antes de abordar el avión, de acuerdo con algunas de las formas de pago autorizadas, o bien, expedido contra una autorización de pago.

SOBRES PARA BOLETOS

Todo boleto deberá entregarse en un sobre correspondiente, en el que se anotará el nombre del pasajero y la hora en que debe presentarse a la Central, o al aeropuerto según sea el medio de comunicación en el que el pasajero viaje.

El empleado que expida un boleto, debe firmarlo.

Esto es un requerimiento muy importante, todo empleado que expida un boleto debe firmarlo, siendo éste el responsable de cobrar la tarifa correcta y del cumplimiento de todas las reglas relativas a la expedición de boletos.

ORDEN EN QUE LLEVEN Y DEBEN USARSE LOS CUPONES DE VUELO

Los cupones de vuelo, o cualquier otro medio de comunicación, como el de los autobuses, tren, barco o avión, deberán usarse en secuencia de su número progresivo, así

como expedirse o hacerse uso de las tarifas aplicables en dicho orden.

En la sección de boletos del Manual de Tráfico-Pasajeros, se encuentra toda la explicación relativa a las diferentes clases de boletos que se autoricen, y se utilizan para usar los medios de comunicación.

PASAJEROS LLEVADOS A OTRA ESTACION
DIFERENTE A LA DESTINADA

1.- Pasajeros avisados previamente; Posible omisión de aterrizaje:

- Cuando con anticipación dé el Departamento de Operaciones, informe a los despachadores que posiblemente no aterrice un avión en determinado aeropuerto de la ruta, se avisará a los pasajeros que tenga boleto con destino a dicho lugar, de la posible omisión de aterrizaje, procediendo de la siguiente manera:

A. Si se tiene la certeza de la omisión de aterrizaje, o de las posibilidades son mayores del 50% no deberá permitirse a los pasajeros con destino a la Estación afectada, abordar el avión, sino que deberán cancelar su vuelo en el punto an-

terior más inmediato, en que aterrice el avión. Esta disposición aplicará tanto a los pasajeros locales, como a los que vengan en tránsito procedentes de otras estaciones, aún cuando al salir de las mismas, no se hubiere tenido conocimiento de la omisión de aterrizaje.

Si el pasajero de todas maneras desea continuar el vuelo y aterrizar en una Estación, más allá del destino que marca su boleto, deberá cobrarse le la diferencia en tarifa, equivalente a una revisión de su boleto hasta dicho destino más apartado.

- B. Si el aterrizaje es dudoso en un 50%, deberá el pasajero DECIDIR SI CANCELA O PROSIGUE A SU RIESGO y en este caso, firmar una carta relevando a la compañía de toda responsabilidad en caso de omisión de aterrizaje, según forma. En tal trazo, determinará la obligación de transportarlo hasta dicho punto, dejando al pasajero en el punto más inmediato en que aterrice el avión.

Es el conjunto de técnicas empleadas por una empresa, para aumentar su clientela en el consumo de sus productos o servicios.

La publicidad, para que sea eficaz, necesita además de informar, tener el propósito de persuadir, razonando o sugiriendo, influir en las relaciones humanas para determinar actos económicos, ejercer funciones competidoras de lucha comercial, combativas con sus principios y reglas tácticas y estrategias, pero que sea planeada metodológicamente.

La publicidad se considera actualmente como la base de la prosperidad nacional. Ella acelera, tanto en el tiempo y en el espacio, el proceso de la distribución, estimula la inventiva, da vida a los medios de difusión y comunicación; algunos de los cuales sin ello no hubieran alcanzado el auge obtenido en nuestros días y otros quizás no existieran.

Para que sean posibles las acciones de expansión y combatividad del mensaje publicitario, información, educación, persuasión y difusión amplia, se ha de contar con medios viables, a su servicio como son:

El lenguaje oral y escrito, (periódicos, revistas, radio, discos, etc.).

La imagen y el símbolo gráfico (dibujo, fotografías, películas cinematográficas, televisión, etc.)

La imagen y el símbolo gráfico, los medios que emplean de aeronaves en orden a su importancia, son:

1. Periódicos. (diarios, suplementos, rotograbados e ilustrados, revistas).
2. Radiodifusoras y televisión.
3. Cinematografía.
4. Publicidad directa; (folletos, catálogos, prospectos)
5. Publicidad exterior; (fija en medio de transportes y anuncios luminosos, convenios con el Departamento Autónomo de Turismo y el Consejo Nacional de Turismo, también intervienen las Embajadas mexicanas en el extranjero, auxiliando a las misiones culturales de intercambio comercial y educativo).

6. Promoción de ventas de servicio; (viajes de excursiones).

Será misión del Gerente de Ventas, promover las ventas de la empresa por todos los medios que conduzcan a ese fin, incluyendo en esas actividades todo lo relacionado con la publicidad a favor de la misma. Dar a conocer los beneficios del transporte aéreo y sus ventajas, en el caso de la compañía, sus facilidades, sus planes de viaje, la excelencia de sus rutas, tanto en el aspecto comercial, como el de turismo.

El Gerente de Ventas, elaborará un programa detallado de actividades que será discutido y aprobado por la Gerencia General.

TRAFICO

Normalmente, las empresas de transporte aérea, tienen organizado su sistema de distribución a base de Gerencias Regionales, las cuales se encargan de todas las operaciones concernientes a sus respectivas plazas; existe, además una Gerencia Central que controla a todas éstas y que, a su vez, depende directamente de la Gerencia o Dirección General de la Empresa, la cual dirige tanto el desarrollo

de las actividades de prestación de servicios, como las de administración.

Las empresas de comunicaciones y aerotransportes, generalmente están bajo el régimen de Sociedad Anónima, concesionadas por el Estado.

Su actividad estriba en prestar dos clases de servicios:

- 1.- El transporte de pasajeros.
- 2.- El transporte de express y carga.

Sus operaciones tienen como centro una oficina matriz, y cuenta además con agencias y estaciones, en las ciudades más importantes de la República Mexicana, así como en el extranjero.

Estas últimas informan diariamente a la oficina matriz, las operaciones que se han llevado a cabo.

Ahora bien, el proceso de distribución presenta particularidades dignas de mención. La empresa cuenta con oficinas, especialmente dedicadas a la venta de boletos, para

el caso de los pasajeros o para recibir los efectos, en el caso de transporte de carga; además, existen las agencias independientes, tanto de pasaje como de carga, que, como a base de comisión realizan esta labor por cuenta de la empresa.

El usuario, simplemente se presenta en dichas oficinas o agencias, y solicita la clase de servicio, celebra el contrato de transporte relativo, en el que se fijan las condiciones en que éste se realizará; la empresa recibe entonces el importe de dicha transportación, y el usuario el comprobante respectivo, con el que, llegado el momento, hará uso del derecho que ha adquirido.

El desarrollo futuro del comercio aéreo en América Latina y el establecimiento de relaciones de cooperación técnica y económica, entre las aerolíneas latinoamericanas, y entre éstas y otras líneas, se verán considerablemente favorecidas, si los países latinoamericanos llegan a determinar una serie de normas técnicas sobre las condiciones de funcionamiento de los aparatos, la idoneidad de las tripulaciones y el grado de capacitación del personal encargado del control del tráfico aéreo.

El problema tiene que ver más con el tipo de condi-

ciones, que se exigen en los diferentes países que con la calidad de las mismas. Los países europeos y de la América del Norte, que actualmente están modernizando y coordinando sus instalaciones de control de tráfico aéreo, pueden ofrecer valiosa información e informaciones técnicas. Puede solicitarse, además, ayuda de la organización de la Aviación Civil Internacional, sobre el trabajo de codificación de normas comunes. Para poder hacer frente al incremento en el número de viajeros y al costo de los nuevos aparatos que se emplean en el transporte aéreo.

RESERVACIONES

El espacio abordo de los aviones, es la mercancía que se tiene para vender, de la cual se deriva la fuente de ingreso, para la empresa, por lo que es de capital importancia que sea utilizado al máximo.

MAXIMA UTILIZACION DE ESPACIO

A. fin de lograr la máxima utilización de espacio, es indispensable la rapidez y exactitud en el manejo de las reservaciones. Los asuntos de reservaciones deberán considerarse como URGENTES y dárseles preferencia inmediata, sobre otros asuntos de rutina.

LIMITE DE CAPACIDAD

Los límites de peso disponible, dados por el Departamento de Operaciones, están calculados a fin de proporcionar la máxima seguridad en todos los vuelos, por lo que deben observarse exactamente.

MENSAJES DE RESERVACIONES

Los mensajes deben redactarse con toda claridad, integrando el texto de acuerdo con las instrucciones y recomendaciones que se indican enseguida.

Prefijos de servicios o prioridades.

- a) Para mensajes relacionados con ventas, cancelaciones, etc., en vuelos comprendidos dentro de los próximos 7 días y relativos a la disponibilidad de los mismos, deberá usarse el prefijo "QK".
- b) Para mensajes relacionados con vuelos comprendidos entre 7 días después de la fecha y antes de 30 días, se usará el prefijo "QL".
- c) Para mensajes relacionados con vuelos para más de 30

días, se usará el prefijo "QD".

CLAVE

El objeto del empleo de claves en los mensajes de reservaciones, es el de poder expresar una acción mediante el menor número de palabras, debiendo de emplear vocablos o frases completas, cuando no exista una clave equivalente, así como evitar el empleo de términos innecesarios, tales como "Favor de agradecerle, mismo, etc.".

AVISO DE CONEXION

Envío de avisos de conexión: Al documentar un pasajero que tiene reservaciones para continuar el mismo día (conexión inmediata), hacia otro punto, los despachadores deberán enviar un radiograma, dando aviso de conexión a la Estación donde se efectuará el cambio de avión. Estos mensajes deberán transmitirse inmediatamente a la salida del vuelo, asignándoles prioridad "QK", indicando en los mismos lo siguiente:

CONEXIONES INTERNACIONALES

Nombre del pasajero, número del boleto, número de

piezas de equipaje, número de los talones que las amparan y el peso de las mismas.

CARGA Y EXPRESS

Carga de Salida.

Selección de Embarques.

Las piezas de express serán seleccionadas por Estaciones, separando las pequeñas, las cuales serán embolsadas dentro de sacos de malla.

Dichas bolsas contendrán una lista, en la que se anotarán todas y cada una de las piezas que contenga.

Cada bolsa será debidamente cerrada, con testigos, y asegurada por medio de un fleje especial numerado, cuyo número será el de su identificación en el manejo.

Tanto las piezas de express y carga, como las bolsas anteriormente citadas, se relacionarán en una lista de express despachado y se utilizarán tanto listas de express como sea necesario, pues por ningún motivo se despachará algún embarque, si no está debidamente incluido en dicha lista.

Habrán de prepararse listas separadas para cada una de las Estaciones de la ruta y a dichas listas se anexarán las copias de las guías que amparan los embarques, que en ellas se detallan.

DESPACHO

El despacho de los envíos de express y carga, se hará de acuerdo con la capacidad disponible del avión, la cual les será dada a conocer con anticipación, para que se tenga lista en carritos, y tan pronto llegue el avión y después que se haya efectuado la descarga, puedan inmediatamente embarcarse en la nave.

ENVIOS PESADOS

Cuando se despachan embarques pesados y de difícil manejo por su volúmen, y cuyo peso sea mayor a 325 kilos, se enviará un mensaje a la Estación destinaria (aparte de consignarlo en la radio-guía), con el fin de que esté prevenida y pueda reunir los medios necesarios para su rápida manipulación, y no sufra demora el vuelo por este motivo.

CARGA DE LLEGADA

Su recibo:

Al llegar el avión, se procederá a bajar la carga, de acuerdo con lo indicado en la radio-guía, pero se solicitarán las listas de express despachado, al sobrecargo, y se le recibirán los envíos de valor, mediante la firma respectiva en la guía de valores, los cuales serán guardados en algún lugar seguro.

Se procederá a checar los embarques de express y uno por uno contra las listas de express para verificar que no falte alguno.

ENVIOS FALTANTES

Si al efectuarse la confronta se notara que falta alguno, inmediatamente se enviará un mensaje a la Estación de origen, con copia a las restantes de la ruta, con el fin de localizarlo.

De dicho mensaje, se dará copia al Jefe de Aeropuerto para que éste siga el proceso pertinente, ya sea por otros mensajes o por correspondencia, hasta terminar con su localización.

CONTROL CARGA LLEGADA

Una vez terminada la confronta de los embarques, se relacionarán nuevamente en la o en las listas de reparto correspondiente, de acuerdo con el número de repartidores con que se cuente en la Estación, y que se encargarán de efectuar su entrega final al cliente.

En dicha lista se anotarán todos y cada uno de los embarques, poniéndose enfrente de los números de guías, una letra "C", en caso de que el embarque sea por cobrar. Este procedimiento servirá para llevar control en esta clase de envíos.

Al reaccionar o relacionar los envíos, se entregarán al repartidor, tanto los bultos como las guías: éstas últimas que le servirán para entregar los bultos a los consignatarios.

El repartidor confrontará asimismo, que los bultos que se están siendo entregados, son los mismos que se detallan en la lista, firmando de conformidad.

ENTREGA AL CLIENTE

Al llegar al domicilio del consignatario, procurará identificar a éste, efectuándole la entrega y recabándole firma al reverso de la guía. Si la firma no es clara, deberá escribir su nombre, para que en caso de alguna aclaración posterior, pueda saberse a quién se entregó el envío. En dicha guía también deberá figurar la firma del repartidor que efectuó su entrega, así como la fecha.

REZAGOS

Si por alguna circunstancia, cualquiera de los embarques no pudiera ser entregado, ya sea porque no estaba la persona en ese momento, porque no tenía dinero de momento, etc., se le dejará un aviso, informándole que el bulto pasará a rezagos, en donde podrá recogerlo. Si desea que se le vuelva a llevar al día siguiente, podrá hacerse, pero en este caso se cobrará un recargo adicional por entrega de domicilio.

LIQUIDACIONES

Al regresar el repartidor después de haber efectuado la entrega de embarques, procederá a efectuar la liquidación del dinero recaudado de las guías por cobrar, a quien se le dará una ficha de caja por el total del dinero entre

gado, y así mismo, se procederá a dar de baja su control, por el empleado encargado de ello.

Estas guías serán reportadas posteriormente al Departamento de Contabilidad.

MANIFIESTOS ADUANALES

A LA ENTRADA.

La empresa aérea que reciba mercancías en el extranjero, para transportarlas bajo su cuidado a la República Mexicana, deberá cerciorarse de que se formule un manifiesto, sin certificación consular, para cada Aeropuerto Internacional a que las mercancías vengán destinadas.

Cuando se conduzcan mercancías para su tránsito por territorio nacional, el piloto deberá cerciorarse que se formule Manifiesto Especial para ellas, pero si el mismo Aeropuerto es el lugar llegado del extranjero y salida también para el extranjero, no será necesario formular Manifiesto por la carga en tránsito.

En el Manifiesto de Importación, deberán asentarse los nombres de los destinatarios de las mercancías, utilizando para ello la columna destinada para uso del propietario o empresa.

El personal encargado de la nave, tendrá cuidado de que se presenten los Manifiestos a que se refiere el artículo anterior, en el preciso momento en que se le practi-

que visita de inspección por las Aduanas.

Los Manifiestos de referencia, se escribirán en idioma castellano y se usará en ellos el sistema métrico decimal. La conducción de bultos descargados de una nave aérea, hasta el lugar donde deben quedar depositados, se llevará a cabo sin demora, y al ser recibidos, por el almacenista, se confrontarán con el Manifiesto respectivo, tanto por el almacenista que reciba, como por el interventor de la confronta. El almacenista firmará al calce del mismo documento, a el recibo correspondiente.

Cuando se observan errores en los datos significativos de los bultos, ambos empleados, anotarán bajo su firma las correcciones y, con ellas se estimará rectificando el Manifiesto. En caso de haber bultos faltantes o sobrantes se rendirá parte escrito al Jefe de la Oficina, en 4 ejemplares, para la aplicación de las sanciones que proceden. Los bultos sobrantes a un Manifiesto de tránsito, se considerarán de importación.

A LA SALIDA

El piloto de la nave que vaya a tomar mercancías para conducir las al extranjero, vigilará que se formule el Ma-

nifiesto en cada puerto de embarque. Cuando conduzcan mercancías que en este tráfico hayan pasado en tránsito por territorio nacional, quedarán amparadas, a su salida, con el mismo Manifiesto Especial de entrada. La Aduana de salida, una vez hechas las anotaciones a que hubiera dado lugar la visita, y con el "cumplido" del interventor de confronta, enviará un ejemplar a la Contaduría de la Federación, al siguiente día hábil de efectuada la salida y el otro, lo reservará en su archivo.

Una vez autorizada la entrega de la mercancía, la conducción de ella hasta la nave que vaya a transportarla, será hecha sin demora.

El interventor de confronta impedirá que se embarque mercancía no comprendida en el Manifiesto, ni aquella otra cuya entrega no esté debidamente autorizada.

(Datos tomados del Código Aduanero).

3.- ORGANIGRAMAS

El organigrama está dividido en dos secciones:

- 1.- La Sección de Dirección.
- 2.- La Sección de Operaciones.

Todas las profesiones se desarrollan dentro de un campo especial. El ámbito que le corresponde al Contador público en las empresas de aerotransportes será el siguiente:

1º.- Al organizar la empresa, el Contador Público prepara y formula los Estados Financieros, los analiza e interpreta puede actuar como auditor externo o independiente para dictaminar y declarar que los Estados Financieros de la Empresa Dictaminada son correctos y que servirán para calcular el pago de los impuestos y para apoyar o cambiar la política de la empresa.

También actuará como coordinador al vigilar el funcionamiento de la Empresa para que ésta desarrolle y alcance los objetivos para la cual fué creada.

Así mismo desarrollará actividades de Consultoría de tipo Contable, Financiero, Fiscal, Presupuestal, de

Costos, etc.

IMPORTANCIA DE LAS OPERACIONES AERONAUTICAS DENTRO DE LA AVIACION.-

Las compañías de aviación destinadas al servicio de transporte público, tienen reglamentos, sus procedimientos de vuelo y la política relacionada con las operaciones aeronáuticas, incluidos en lo que se conoce como Manual de Operaciones.

El Departamento de Operaciones uno de los más importantes en la Industria de Aviación, ya que las decisiones tomadas por los despachadores de vuelos y demás personas especializadas en operaciones aeronáuticas, son de suma importancia para la conservación del equipo de vuelo que es sumamente costoso y por el número de vidas que dependen de dichas decisiones.

En cualquier línea de transporte comercial aéreo, sin tomar en cuenta si se trata de una empresa con servicios internacionales o simplemente una compañía pequeña su Departamento de Operaciones, deberá funcionar teniendo en cuenta los tres factores siguientes:

- 1.- Seguridad.
- 2.- Confort al pasajero y buen servicio y
- 3.- Regularidad en los vuelos de acuerdo con el horario publicado.
- 4.- GERENCIA DE OPERACIONES.

El Departamento constituye el nervio organizador de la actividad especializada de la Compañía, siendo una fuente de producción de ingresos.

Sus funciones principales son:

- a).- Formular el rol o programa de vuelos a que deben sujetarse las aeronaves y los medios de comunicación y transportes, incluyendo en ellos la fijación de itinerarios, su horario y rutas, previa aprobación para ello por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- b).- Documentar lo que en materia de transportación, tanto en lo que concierne a carga como a pasajeros, expi

diendo en el primer caso las guías o talones de flete correspondientes y, en el segundo, los boletos de viajeros.

c).- Llevar el registro del boletaje vendido, así como de las guías de carga, compilando diariamente el informe de los movimientos habidos.

d).- Siendo del cuidado de este Departamento el control de la carga, a transportarse, esta función implica su recepción y su manejo, por lo tanto, su trabajo abarca la distribución adecuada de la misma en las bodegas que para este efecto tenga la compañía, así como el estudio y atención a las capacidades de los aparatos para organizar de la mejor manera posible.

OPERACION DE LOS VUELOS.

La Jefatura de Despacho y Control de Vuelos de acuerdo con la de la Oficina Coordinadora, expedirá, cuando sea necesario, planes de operación con instrucciones acerca del manejo y distribución del equipo de vuelo, ETD, (Tiempo Estimado de Partida), cancelaciones por razones metereológicas u otras causas. Quienes reci-

ben dichos planes de operación deberán apegarse a las instrucciones que contengan, aunque pueden aconsejarse algunos cambios, los que serán resueltos por la Jefatura de Despacho y Control de Vuelos en México.

5.- COMUNICACIONES RADIOTELEFONICAS.

GENERALIDADES:

La comunicación radiotelefónica tiene por objeto fundamental, la transmisión de todos los informes necesarios, para que las operaciones de los medios de comunicación y transporte se realicen en forma segura y conveniente. La estación del avión quedará bajo la autoridad del Capitán.

Los mensajes dirigidos a un avión están destinados a su capitán, aún cuando no lo digan específicamente. De la misma manera, los provenientes de las aeronaves tendrán por remitente o signatario al comandante de ella, salvo naturalmente aquéllos que se acepten conforme a lo dicho en la parte final del punto anterior.

FORMA EN QUE DEBE ESTABLECERSE

Por lo general, corresponderá al piloto establecer comunicación con la estación aeronáutica terrestre. En vuelo, lo hará con la estación más próxima siguiente, si no es posible, se comunicará con otra, preferiblemen-

te con la más cercana; en última instancia, con cualquiera aunque pertenezca a otra ruta.

Antes de iniciar la transmisión, se comprobará que no va a causarse interferencia en otras comunicaciones que estén llevándose a cabo en la misma frecuencia.

La comunicación "aire a tierra" se hará con las estaciones aeronáuticas terrestres de la empresa; si la aeronave está dentro de la zona de control de un aeropuerto, con la torre de control respectiva. En los aeropuertos en que haya control de aproximación, la comunicación se hará con él si el vuelo se realiza mediante instrumentos.

PRUEBA DEL EQUIPO.

Antes de la salida de una aeronave de la estación en que se origina un vuelo o en aquella en que se cambia la tripulación, el primer oficial respectivo deberá probar su equipo de radio en las frecuencias que vayan a ser usadas, omitiendo la prueba de control terrestre torre de control, control de aproximación o del centro del control, de los cuales únicamente se escuchará para

comprobar su recepción.

HORARIO DE TRABAJO DE LAS ESTACIONES:

Cualquiera que sea el horario de trabajo de las estaciones ninguna podrá dar por concluido su servicio, sin la autorización del centro de control de vuelos.

En caso de que un avión esté volando en la jurisdicción de alguna de ellas, para que la estación pueda cerrar, será indispensable que tanto el Capitán del avión como el Centro de Control estén de acuerdo.

REGISTRO DE LAS COMUNICACIONES

No es obligatorio llevar abordo el registro completo de las comunicaciones que vayan estableciéndose: pero si deberán escribirse: las proposiciones de redespacho, los reportes de tiempo extraordinario y los "NO/TAMS" de última hora. También deberán asentarse, para ser repetidas en su autoridad y oportunidad, las autorizaciones de tránsito que se den al avión.

FALLAS DEL EQUIPO

Si por descompostura de su receptor una aeronave se ve en la imposibilidad de establecer comunicación, transmitirá sus reportes de suposición a las horas correspondientes y se les antepondrá la frase "transmitiendo al aire". Durante el tiempo que dure el desarreglo, las transmisiones que hagan serán en la frecuencia de ruta que venían usando y a una velocidad moderada, repitiendo cada palabra dos veces.

Si la descompostura se presenta en el transmisor del aeroplano, el piloto se mantendrá atento en la frecuencia de ruta que venía usando y a una velocidad moderada, repitiendo cada palabra dos veces.

Para que se pueda recibir los mensajes que le envíen las estaciones aeronáuticas terrestres o las de los aviones que vuelan en la misma ruta.

La estación aeronáutica dentro de la jurisdicción de la cual deba hallarse volando un avión que haya dejado de comunicarse dentro de un lapso de 30 minutos, notificará la irregularidad desde la torre local de control, para que desde poco antes de la hora estimada de llegada de la aero

nave a los límites de la zona de control del aeropuerto, se transmitan "al aire" los informes e instrucciones para el aterrizaje, sin perjuicio de que en la frecuencia de ruta, tal estación, sin perjuicio transmita también los mismos informes e instrucciones.

El piloto tratará de establecer comunicación mediante alguna otra de las frecuencias asignadas a la ruta en que se vuele, cuando falle la comunicación con la estación aeronáutica a la que se dirija. Si la interrupción se debe a la transmisión correspondiente a la frecuencia de la torre, se pedirá a la estación del lugar que transmita en la frecuencia de ruta las instrucciones de la torre; si, en cambio, se debe al transmisor o transmisores de la frecuencia de ruta, el piloto debe establecer comunicación con la torre aunque no se encuentre dentro de la zona de control.

Si por alguna razón no puede lograrse comunicación con las estaciones que se hallen próximas, se harán esfuerzos para lograrla con otras de la misma ruta, aunque estén más lejanas, y en último caso, con estaciones que no pertenezcan a la ruta. En algunos casos sólo influye sobre la comunicación entre estaciones próximas, en otros, abarca en vuelo sólo puede comunicarse en una frecuencia distinta

a la de su ruta, la estación que primero establezca contacto con él, deberá avisar de inmediato al Centro de Control a las demás estaciones de la ruta y a los aviones en vuelo, la frecuencia en que el avión se está comunicando.

SISTEMA DE HORARIO:

Se usará el sistema de horario de 24 horas en todas transmisiones del servicio aeronáutico. Estará basado en la hora media de GREENWICH (HMG), la media noche se designará como las 24:000, fin del día; su principio, se considerará como las 00.01.

6.- INFORMES METEREOLÓGICOS.

INFORMACION DE COMUNICACION Y AEROVIA

GENERALIDADES

OBSERVACIONES METEREOLÓGICA:

La observación Meteorológica es la evaluación de todos los y cada uno de los elementos meteorológicos que en un momento dado caracterizan al tiempo, en el lugar de observación; estos elementos constitutivos de la observación meteorológica se evalúan de acuerdo con los criterios establecidos en el instructivo respectivo.

INFORME METEREOLÓGICO DE AEROVIA

Se da el nombre de informe Meteorológico de Aerovía a la especificación escritura u oral, de acuerdo con un orden establecido, de los elementos de la observación meteorológica y su uso se aplica fundamentalmente a las labores del Despacho y control de Vuelos, así como al vuelo mismo, ya sea que se efectúe dentro de las aerovías nacionales.

El informe Metereológico de Aerovía tiene como primera intención proporcionar información inmediata de las condiciones metereológicas prevalentes en el lugar de observación para fines aeronáuticos y además proporcionar datos para investigaciones de carácter climatológico.

VERIFICACION.

INFORME REGULAR: Se da el nombre de Informe Regular, a la información correspondiente a los 55 minutos de cada hora, durante el período de operación de la Estación. Esta observación no deberá ser preparada con más de 15 minutos de anticipación a dicha hora.

Los elementos y el orden en que se deberán incluir en un Informe Regular de Aerovía es el que se indica a continuación:

"Sigla de la Estación _____ Hora del Informe _____ Condición del cielo y techo; visibilidad, tiempo presente, obstrucciones a la visión _____ Temperatura ambiente _____ Temperatura del punto de Rocío, Dirección e Intensidad Viento Corrección Altimétrica _____ Notas _____ Grupo de nubes _____
_____".

SIGLA DE LA ESTACION

Todo informe Meteorológico de Aerovía deberá ser iniciado con la Sigla Alfabética de la Estación que envía el Informe.

HORA DEL INFORME.

La hora de la Observación deberá indicarse según el reloj de 24 horas y con aproximación de minutos, inmediatamente después de la Sigla de la Estación e indicando con la abreviatura "Z" su referencia al uso del horario GREENWICH.

NOTAS EN EL INFORME DE AEROVIA

Cada vez que sea necesario completar la información dada en el informe de Aerovía por medio de notas, éstas deberán ser adicionadas inmediatamente después del dato de corrección altimétrica. Cuando sea necesario agregar notas al informe de Aerovía éstas deberán ser escritas abreviadamente. Cuando se desconozca la abreviatura que debe usarse, las notas se inscribirán en lenguaje claro. No se esta

blece un límite para el número de notas que se pueden agregar a un informe de Aerovía y se podrán adicionar tantas como sea necesario para hacer del informe de un medio de información tan completo como sea posible, sobre las condiciones metereológicas existentes en la Estación en el momento de la observación.

7.- CLASIFICACION DE LOS VUELOS

Se consideran vuelos de:

ADIESTRAMIENTO.

Los que se hacen con el fin de adiestrar a los pilotos en una o varias de las distintas fases del pilotaje.

CONTRATO.

Los que se hacen para transportar exclusivamente carga de paga.

CARGA

Los que se efectúan por cuenta de particulares que alquilan la capacidad total del avión.

CORTESIA

Los que la Compañía hace con el fin de transportar gratuitamente pasajeros o carga, sin obtener estipendio alguno.

EMERGENCIA

Los que hacen con el fin de salvaguardar el equipo de vuelo de fenómenos metereológicos, revoluciones o motines y los que se hacen en búsqueda de un avión perdido.

EXTRAS

Los que se hacen en las rutas de itinerario además de los vuelos de itinerario. Se designan con el número correspondiente de la ruta en que se hace el vuelo, agregado de una letra que indica el número de orden del vuelo extra en ese día.

INSPECCION

Los que se hacen con el objeto de inspeccionar aeródromos, rutas, instalaciones de radio, etc.

ITINERARIO

Todos los vuelos que se hacen de acuerdo con los itinerarios, con la frecuencia indicada en los mismos.

LASTRE

Los que se hacen sin carga ni pasajeros.

MANTENIMIENTO

Los que se hacen para conducir mecánicos, instrumentos y piezas de repuesto.

OPERACIONES

Los que se hacen con el único fin de transportar tripulaciones.

PRUEBA

Los que se hacen para cerciorarse del correcto funcionamiento del avión.

8.- ORGANIZACION DE LAS EMPRESAS AERONAUTICAS

La organización de las empresas de aviación y de comunicaciones es muy variada, debido a que las compañías cubren una rama tan amplia de servicios, que abarca desde las pequeñas empresas que transmitían y transportaban pasajeros y carga, hasta los grandes transportadores internacionales que vuelan alrededor del mundo.

Sin embargo, existe un patrón básico, con ligeras variantes, en la organización de dichas empresas.

Este tipo de organización es la de Estado Mayor, en virtud de la facilidad de control que proporciona por cuanto a Departamentos y Gerencias, que necesariamente existen en la navegación y tomando como base que el Director General o Gerente tendrá como principal función asesorar a los Jefes de Departamentos, quienes serán responsables de las actividades que le corresponden.

Los sistemas de comunicación y transportación, a medida que el tiempo pasa vean incrementada su importancia socioeconómica, pues los beneficios de los mismos trascienden el nivel puramente utilitario para fincar su razón de ser en el beneficio colectivo.

En forma paralela la transportación debe cumplir finalidades semejantes, no tanto en lo que hace a los aspectos intangibles como en el que se han mencionado, sino en lo tocante a los aspectos materiales del desarrollo, en el entendido que éste sólo existe cuando el crecimiento de todos los órdenes es justamente compartido y distribuído.

CAPITULO III

CAPITULO III

I.- LAS EMPRESAS DE COMUNICACIONES Y AEROTRANSPORTES COMO UN SERVICIO PUBLICO.

Empresa: Es la organización existente con medios propios y adecuados para alcanzar un fin determinado. Las empresas en general se clasifican en los siguientes grupos:

- 1.- Empresas comerciales.
- 2.- Empresas industriales o de transportación.
- 3.- Empresas de transformación.
- 4.- Empresas extractivas.
- 5.- De servicios.

Omitiré las consideraciones relativas a los tres primeros tipos de empresas, pasando a comentar lo referente a las de servicios.

Las empresas de servicios son aquéllas que como su nombre lo indica, se dedican a prestar al público un ser-

vicio necesario. En nuestros días, gracias a los adelantos que se han logrado, las empresas de servicios han progr_ado y multiplicado notablemente.

Atendiendo al índole del servicio que prestan, estas empresas se pueden clasificar en:

- 1.- De suministro.
- 2.- De transporte.
- 3.- De comunicación.
- 4.- De información.
- 5.- De índole financiero.
- 6.- De servicios varios.

Las empresas de comunicaciones y transporte son aquellas cuya actividad consiste en trasladar de un lugar a otro a personas o cosas, en atención a las características del elemento en que se desarrollan los transportes se pueden dividir como sigue:

- a).- Transportes terrestres.
- b).- Transportes aéreos.
- c).- Transportes marítimos, fluviales y lacuestes.

La prestación mutua de servicios, o la prestación

conjunta de servicios, abarca una gama amplia de actividades beneficiosas. Como los acuerdos sobre servicios son esencialmente muy sencillos, no necesitan de pactos complicados. Entre los servicios se cuentan la expedición de billetes, servicios de reservación que una compañía presta a otra, la utilización o subarriendo en común de rampas, despacho de billetes, hangares, oficinas y demás instalaciones y equipo para el tránsito de pasajeros.

Algunas líneas latinoamericanas ya utilizan esos servicios mancomunados. Aparentemente, la única desventaja en tales acuerdos la constituye el problema de prioridad cuando se solicitan los servicios de simultáneamente, pero éste puede resolverse si de antemano se establece un sistema de procedimientos para dar atención en las horas de gran movimiento de carga y de pasajeros.

El alcance de la experiencia con este tipo de acuerdos debe estudiarse con todo detenimiento. Deben calcularse de antemano los costos y gastos de explotación de despacho de billetes, rampas y otras instalaciones de uso común de los servicios.

También deben tenerse muy en cuenta los acuerdos cooperativos entre compañías que no compiten entre sí, ya

que estos acuerdos, por lo general, resultan más fáciles de realizar.

La gran capacidad de los nuevos aviones hacen necesaria la ampliación de las rampas, de los servicios de pasajeros y de otras instalaciones en los aeropuertos para poder atender al incremento en el movimiento de pasajeros. Las características que tendrán los pasajeros y los aviones supersónicos, prometen agravar todavía más en estos problemas. Estas consideraciones señalan la conveniencia del planeamiento conjunto de los itinerarios de vuelos. Es decir que las aerolíneas que utilicen el mismo aeropuerto pueden aprovechar la corta duración de los vuelos para coordinar sus horarios de llegada y de salida, de manera que puedan atenderse mejor los servicios que necesiten. Es to contribuirá a disminuir los costos de inversión en esos servicios.

2.- OBLIGACIONES ANTE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y AEROTRANSPORTES

Para iniciar la operación de un servicio público de transportes aéreo regular o no regular, la empresa debe acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que cuenta o dispone por cualquier título o contrato, con lo siguiente:

- a) Aeródromos aptos para el servicio, de acuerdo con los reglamentos respectivos.
- b) Instalaciones y servicios auxiliares de la navegación aérea que exijan esta ley y sus reglamentos.
- c) Equipo de vuelo aprobado por el servicio y personal técnico autorizado en aeronáutica.
- d) Itinerarios, Tarifas y Honorarios aprobados por la Secretaría de Comunicaciones.
- e) Los seguros que exija la Ley.

El servicio público de transporte aéreo internacional se clasifica en:

- 1.- Servicio Mexicano de transporte internacional.
- 2.- Servicio extranjero de transporte internacional.

Son aeronaves de servicio privado:

- 1.- Las destinadas a recreo y asuntos privados del propietario.
- 2.- Las dedicadas a trabajos aéreos, tales como los de fotografía, aerotopografía, publicidad comercial y otros tipos semejantes.
- 3.- Las de servicio particular de una empresa.
- 4.- Aquéllas destinadas a aplicaciones científicas de la Aviación Civil, tales como exterminación de plagas agrícolas, provocación artificial de lluvias, vuelos educativos y otros semejantes.
- 5.- Las pertenecientes a escuelas aeronáuticas privadas.

El hombre de la empresa debe al establecer una industria tiene obligación de presentar ante diferentes dependencias gubernamentales, para llevar a cabo trámites nece-

sarios e indispensables para que pueda operar su industria.

Los trámites legales obligatorios para la industria de las comunicaciones y aerotransporte son tres tipos: Municipales, Estatales y Federales.

Como primer paso para llevar a cabo cualquiera de los anteriores trámites será necesario redactar el Acta Constitutiva de la Sociedad, la cual se autorizará ante Notario Público para ser inscrita posteriormente en el Registro Público de la Propiedad.

OBLIGACIONES MUNICIPALES.

Se llevará ante la Tesorería Municipal la solicitud de inscripción por cuadruplicado, en donde se anotarán: Nombre, Denominación o Razón Social. Domicilio. Ramo. Capital Social en giro y fecha de inicio de operaciones.

OBLIGACIONES ESTATALES

1.- Tesorería.- Existe obligación de presentarse ante esta oficina en caso de apertura, clausura, cambio de domicilio; de giro o actividad y de aumento de capital social.

2.- Comisión de Planeación del Estado.

Esta oficina, aprueba, modifica o rechaza cualquier estudio, proyecto o programa de planificación formulada así como la concerniente a instalaciones dentro de las zonas urbanizadas.

3.- Secretaría de Industria y Comercio. A la Secretaría General de Estadística, a la Dirección General de Industrias y a la Dirección General de Normas.

4.- Secretaría de Salubridad y Asistencia, a través de los Servicios Coordinados de Salubridad y Asistencia.

5.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- A través del Departamento de Tránsito.

6.- Secretaría de Trabajo y Previsión Social.

OBLIGACIONES FEDERALES

Oficina Federal de Hacienda. En caso de apertura clausura, etc., se deberá dar aviso por escrito en formas oficiales, dentro de los 10 días siguientes en que ocurra cualquiera de los casos citados.

En relación al Impuesto Federal sobre la Renta, estarán sujetos al pago del Impuesto al Ingreso Global de las Empresas.

1.- Presentarán declaración anual para determinar el Ingreso global gravable.

2.- Harán tres pasos y pagos provisionales durante los meses 5º, 9º y 12º.

3.- Retendrá y entenderá el Impuesto Sobre Productos de Trabajo que resultará a cargo de los trabajadores o empleados.

4.- Cubrirá el 1% sobre las remuneraciones pagadas al personal.

5.- Llevarán los Libros y Registros que exige la mencionada Ley del Impuesto sobre la Renta.

6.- La Ley Federal de Ingresos Mercantiles, difíciles difiere de la Ley del Impuesto sobre la Renta, en que considera en que los ingresos de transportes, estarán de acuerdo con lo establecido en el artículo 18 Fracción XXIII.

3.- TRAMITES Y DISPOSICIONES LEGALES

Para los efectos de la ley anterior, se considerará aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

Las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves de Estado las de propiedad de la Federación, los Estados, de los Municipios o de los organismos públicos descentralizados. Todas las demás se consideran civiles, ya sean de servicio público o de servicio privado.

Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de nacionalidad y matrícula. Las marcas de nacionalidad para las aeronaves mexicanas serán las siglas XA para las de servicio público; XB para las de servicio privado; XC para las de Estado. La Secretaría de Comunicaciones asignará a cada aeronave su marca de matrícula, la cual, junto con la de nacionalidad, se fijará en la aeronave en la forma y con las características que determine el reglamento respectivo. Las aeronaves mexicanas que se utilicen en un servicio público de transporte internacional, deberán ostentar en la forma reglamentaria, la insignia nacional.

La Secretaría de Comunicaciones y Aerotransportes,

expedirá el certificado de navegabilidad como constancia de que la aeronave ha pasado las pruebas y el control técnico prescritos, para permitirle volar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias.

El personal técnico aeronáutico estará constituido por los miembros de la tripulación de vuelo y el personal de tierra adscrito al servicio de la navegación aérea civil. Para ser miembro del personal técnico aeronáutico, se requiere ser titular de una licencia válida para ejercer las funciones correspondientes, que le haya otorgado o reconocido la Secretaría de Comunicaciones.

Esta dependencia podrá convalidar o reconocer las licencias expedidas en el extranjero, por autoridad competente, siempre que los requisitos, bajo los cuales se expidieron o se declararon válidas, sean igual, por lo menos a las normas mínimas establecidas al reglamento que se exige en México para el otorgamiento de tales licencias.

Toda aeronave destinada a un servicio público de transporte, estará bajo el mando de un comandante designado por la empresa operadora de entre los pilotos que integran la tripulación del vuelo. El comandante responsable de la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la

aeronave, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo, tan pronto se haga cargo de la aeronave para comenzar el vuelo. Esta responsabilidad se extingue al final del vuelo, cuando el representante de la empresa o cualquiera autoridad competente, tome a su cargo la aeronave, los pasajeros, la carga y el correo, tan pronto se haga cargo de la aeronave.

El comandante de la aeronave registrará en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos a bordo durante el vuelo y los pondrá en conocimiento de las autoridades federales competentes, del primer lugar de aterrizaje en territorio nacional o de las autoridades extranjeras competentes y del cónsul mexicano, si el aterrizaje se realiza fuera del país.

La Secretaría de Comunicaciones, por conducto del comandante que al efecto designe, ejercerá la autoridad en los aeropuertos internacionales, se sujetarán al reglamento interior de aeropuertos internacionales, que dicta el Ejecutivo.

Los aeropuertos están abiertos al público para sus propios fines y los servicios que en ellos se proporcionan se cobrarán de conformidad con las tarifas previamente autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Las empresas que se dediquen a otorgar un servicio público de transporte aéreo, deberán obtener concesión o permiso, en su caso, para el establecimiento y explotación de este servicio aéreo de transporte otorgado para el público.

El servicio aéreo de transporte público, puede ser nacional, internacional y de servicios aéreos privados; el servicio aéreo de transporte público nacional regular está sujeto:

- a) A la obtención de concesión en los términos del artículo 331, de la Ley de Vías Generales de Comunicación.
- b) A itinerarios, frecuencia de vuelos y horarios previamente aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y debidamente puestas en conocimiento público.

Para obtener concesión o permiso en su caso, para el establecimiento y explotación de un servicio público de transporte aéreo, regular o no regular, los interesados deberán comprobar, a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones, lo siguiente:

- a) Que el servicio público satisface una necesidad o conveniencia pública.

b) Que el solicitante tiene capacidad y elementos técnicos y financieros para operar el servicio público.

Para iniciar la operación de un servicio público de transporte aéreo regular o no regular, la empresa debe acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones, que cuenta o dispone por cualquier título o contrato, con lo siguiente:

- a) Aeródromos aptos para el servicio, de acuerdo con los reglamentos respectivos.
- b) Instalaciones y servicios auxiliares de la navegación aérea, que exija esta ley y sus reglamentos.
- c) Equipo de vuelo aprobado por el servicio y personal técnico autorizado en aeronáutica.
- d) Itinerarios, tarifas y honorarios aprobados por la Secretaría de Comunicaciones.
- e) Los seguros que exija esta ley.

El servicio público de transporte aéreo internacional se clasifica en:

- 1.- Servicio mexicano de transporte internacional.
- 2.- Las dedicadas a trabajos aéreos, tales como los de fotografías, aerotopografía, publicidad comercial y otros, semejantes.
- 3.- Las de servicio particular de una empresa.
- 4.- Aquéllas destinadas a servicios de aplicaciones científicas de la aviación civil, tales como exterminación de plagas agrícolas, provocación artificial de lluvias, vuelos educacionales y otros semejantes.
- 5.- Las pertenecientes a escuelas aeronáuticas privadas. El hombre de empresa, al establecer una industria tiene obligación de presentar, ante diferentes dependencias gubernamentales, para llevar a cabo trámites necesarios e indispensables para que pueda operar su industria.

Los trámites legales obligatorios para la industria del aerotransporte, son tres tipos: los municipales, estatales y federales.

4.- LAS COMUNICACIONES Y AEROTRANSPORTES DE NUESTRO PAIS

La fuerza y la influencia del transporte en la economía del país se limitan si se carece de una planeación adecuada, a través de la cual los diversos modos de transportación operando coordinando y eficazmente satisfagan los requerimientos del tráfico de personas y mercancías y permitan a su vez la descentralización industrial y la satisfacción de necesidades de orden colectivo.

Dentro de este marco son de considerar por su importancia aquellas variables que agregan al servicio del transporte cualidades de mayor significación, como serían la eficacia técnica, la velocidad y la calidad del servicio.

Aún cuando en la operación de los distintos modos de transporte existen características que les condicionan y definen desde el punto de vista de un sistema de transportes, deben señalarse como principios generales, a aquéllos que condicionan su desarrollo y operatividad, independientemente de los que en forma intrínseca le corresponden a cada uno de los modos.

Como características generales importantes, que debe-

mos tener presentes en el desarrollo, planeación y operación están: a) la tendencia al aumento de la capacidad de transportación.

b) La propensión general a la selección de rutas más cortas.

c) La tendencia general de cada modo de transporte a establecerse o robustecerse en silos operacionales.

d) La posibilidad de adaptarse a cambios por el desarrollo industrial, agrícola y comercial.

e) La tendencia a combinar los modos de transporte para obtener beneficios comunes.

Para que el transporte sea útil, por su influencia en la economía de un país, deben observarse las características de la demanda y seleccionar cada caso el modo que ofrezca en su conjunto, las mayores posibilidades de una transportación a bajo costo, y teniendo presentes las políticas de desarrollo económico: regional, nacional y sectorial; buscando a la vez el perfeccionamiento particular de los modos de transporte, para que cada uno de ellos logre su desarrollo integral, dentro de sus propias caracterís-

ticas.

Como la acción económica en este caso es reversible, la relación oferta-demanda determinante en la operación de los transportes debe tenerse presente y hacerse su análisis regional y nacional.

La velocidad de operación en el transporte terrestre se constituye en una de las variables fundamentales que determinan la elección de uno u otro modo de transporte. La natural -por su tecnología y capacidad- elaborada operación ferroviaria, hace que la carga y descarga requieran de un tiempo considerablemente mayor que el que necesita para reunir cargamentos para autotransporte. Además el autotransporte una vez cargado puede iniciar la operación, lo que se dificulta en el ferrocarril, por la programación y movimientos de patios necesarios para el desplazamiento de los trenes. La mayor velocidad en la entrega, característica del autotransporte, es especialmente importante para los productos perecederos, cuya calidad se deteriora con rapidez y por lo tanto su valor; lo mismo ocurre cuando las condiciones de comercialización imprimen tiempo o programas rígidos de entrega de mercancías.

Cuando la distancia de acarreo es sustancial, el tiem

po en terminal utilizado por el ferrocarril representa una pequeña parte del tiempo total de transportación, así mismo el costo de terminal, tiende a repartirse y va perdiendo importancia a medida que aumentan las toneladas kilómetros por distancia. Las ventajas en el transporte a gran escala por ferrocarril, se reflejan en costos más atractivos con efectos notables, a medida que las distancias se incrementan.

Por lo general el autotransporte resulta un medio ideal para el transporte a cortas distancias de productos de alta densidad económica o embarques pequeños que se requieran, o para los que resulta conveniente el tiempo puerto a puerto.

Se ha estimado como norma general que el transporte aéreo es idóneo, casi exclusivamente para el transporte de personas, porque la parte que le corresponde del transporte de carga es todavía insignificante, proporcionalmente al de pasajeros; sin embargo, la expansión de estos servicios ha sido y se espera que sea muy acelerada. Actualmente existe la tendencia en el sentido de incrementar la capacidad de carga de los aviones, ya que la transportación de mercancías de alto valor específico encuentra su mejor aplicación en este medio, desde el punto de vista de

velocidad que redunda en comercialización y economía.

CONCLUSIONES

- 1.- Considero que las comunicaciones y los aerotransportes son un elemento necesario para el desarrollo del país, puesto que, tanto en nuestros intercambios culturales, como nuestro movimiento turístico y comercial tienen una gran importancia. Como consecuencia de lo anterior, el Gobierno ha emprendido un programa de conjunto con miras a brindar para el desenvolvimiento de la aeronáutica civil.
- 2.- Con base a los estudios de la demanda del transporte aéreo y ferroviario ha sido posible fijar, la modernización, ampliación, construcción de aeropuertos y centrales del ferrocarril para todo el país.
- 3.- Como punto fundamental para el desenvolvimiento de las comunicaciones y los aerotransportes ha programado el Gobierno de nuestro país la instalación de un nuevo sistema nacional de Radio-Comunicaciones y de Radio-Ayudas que ya está terminado, lo que proporcionará el desarrollo de rutas comerciales que habrán de cubrir las responsabilidades en las principales ciudades de la República y del extranjero.

- 4.- Las comunicaciones y los aerotransportes son un servicio público concesionados por el Estado, pues satisface una necesidad colectiva regular y uniforme.
- 5.- El sistema de organización más apropiado para este tipo de empresas, es la de Estado Mayor, en virtud de la facilidad de control que proporciona por cuanto a Departamentos y Gerencias, que necesariamente existen en dichas empresas y por facilitar el flujo de trabajo la coordinación de laborales en todos los niveles de la organización.
- 6.- El sistema de contabilidad que considero sea más efectivo en este tipo de empresas es de pólizas con tres registros.
- 7.- La Gerencia Central de la empresa controlará las Gerencias Regionales, dirigiendo tanto el desarrollo de actividades de prestación de servicios como los de administración.
- 8.- Las empresas de aerotransporte en nuestro país, estarán sujetas a las disposiciones marcadas por la Ley de Vías Generales de Comunicaciones y su Reglamento respectivo.

9.- En el transporte aéreo, el tipo de mantenimiento deberá ser preponderantemente preventivo, ya que una falla puede costar la vida de los usuarios.

México a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ha creado talleres aeronáuticos en toda la República, con el objeto de ahorrar divisas al país en el pago de trabajos de reparación de las aeronaves.

BIBLIOGRAFIA

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

ENCICLOPEDIA SALVAT

MEXICO FISCAL

LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO

EL TRANSPORTE AEREO EN LA AMERICA LATINA

ADMINISTRACION DE FREDERICK W. TAYLOR

ENCICLOPEDIA TEMATICA

REVISTAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

REVISTAS DE AERONAUTICA.