

40  
2Ej

**Universidad Nacional Autónoma de México**

**FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES**

**“LA COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION Y EL  
DESARROLLO TURISTICO NACIONAL”**

# **TESIS PROFESIONAL**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:**

**LICENCIADO EN CIENCIAS POLITICAS Y  
ADMINISTRACION PUBLICA**

**Con Especialidad en Administración Pública**

**P R E S E N T A**

**JUAN MANUEL MORAN ALFARO**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



## **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.

## I N D I C E

	Página.
PROLOGO.....	1
INTRODUCCION.....	4
1.- TURISMO.....	6
1.1. El turismo. Etimología y definición.....	6
1.2. Orígenes del turismo.....	18
1.3. Elementos fundamentales para el desarrollo del turismo.....	22
1.4. Importancia del turismo en la economía de México.....	29
1.5. Importancia de la aviación comercial al de- sarrollo del turismo.....	33
2.- La Secretaría de Turismo y sus principales funda- mentos para lograr el desarrollo turístico del país.....	39
2.1. Desarrollo histórico de la Secretaría de Tu- rismo.....	39
2.2. Facultades de la Secretaría de Turismo.....	51
2.3. Metas.....	55
2.4. Acciones y Estrategias.....	58
2.5. Objetivos.....	60

3.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes como coordinadora de los fines y actividades de las entidades paraestatales en materia de transporte aéreo vinculadas a comunicar al país y participar al desarrollo de la actividad turística de México.....	65
3.1. Desarrollo histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.....	65
3.2. Facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de transporte aéreo .....	67
3.3. Metas .....	70
3.4. Estrategias.....	74
3.5. Objetivos .....	75
4.- La Compañía Mexicana de Aviación y su significación como entidad paraestatal .....	79
4.1. Definición de entidad paraestatal .....	79
4.2. Marco histórico de la entidad paraestatal en México .....	83
4.3. Marco jurídico e institucional .....	93
4.4. Organismos y convenios de carácter internacional que regulan el transporte aéreo.	109
4.5. Servicios auxiliares del transporte aéreo.	124
4.6. Marco histórico de la Compañía Mexicana de Aviación .....	128
4.7. Importancia de las aerolíneas como entidad paraestatal .....	138

5.- Compañía Mexicana de Aviación y su participación al desarrollo turístico de México.....	142
5.1. Puntos de interés turístico que comprende la Compañía Mexicana de Aviación en sus diferentes rutas.....	142
5.2. Paquetes promocionales con que cuenta la Compañía Mexicana de Aviación para fomentar el turismo.....	158
6.- Productividad y eficacia de la Compañía Mexicana de Aviación como ente paraestatal en comparación con la línea aérea de Aeroméxico.....	162
7.- Reprivatización de la Compañía Mexicana de Aviación.....	180
8.- Conclusión.....	186
9.- Recomendaciones.....	190
10.- Bibliografía.....	192

## PROLOGO.

Para los estudiosos de la Ciencia Política y la Administración Pública el cuestionamiento es parte fundamental de su quehacer académico y esta obligación debe perdurar a través del ejercicio profesional, por lo que este trabajo de Tesis, se involucra en la decisión gubernamental vigente de privatizar, fusionar, liquidar o reprivatizar numerosas entidades paraestatales.

Basado en tal cuestionamiento se plantea el problema del transporte aéreo. A la fecha Aeroméxico como línea aérea oficial ha sido liquidada, circunstancia que lleva a la reflexión de la importancia que tiene la Compañía Mexicana de Aviación. Esta entidad a mi juicio no debe reprivatizarse totalmente por el momento, debido a que es la única aerolínea nacional, que hasta ahora, compete con otras empresas aéreas extranjeras en el mercado nacional e internacional, manteniendo su valor estratégico dentro de la comunicación aérea, dado de no conservar su parte el Estado mexicano, el país quedaría a expensas de la determinación de privados y extranjeros de las principales rutas aéreas de los sitios de interés turístico y comercial del país.

Por otra parte, es factor de desarrollo el propiciar de manera importante el turismo, pieza económica fundamental en todo tiempo pero específicamente en los momentos de crisis. Asimismo, es fuente de divisas ya que funciona sin pérdidas y su red de acción puede ampliarse a los lugares, que ya cuentan con todo el personal y la infraestructura física, y que al desaparecer Aeroméxico han quedado sin los servicios aéreos necesarios en su integración comercial nacional.

Es por tanto, indispensable sugerir que la Compañía Mexicana de Aviación no se reprivatice en estos momentos, ya que se trata de la base de la industrialización aérea; industria mexicana que debe protegerse, hasta que su fortaleza sea tal que garantice la independencia en este aspecto de nuestra economía y el desarrollo de otras líneas aéreas nacionales se encuentren en posibilidad y capacidades para competir a nivel nacional e internacional, solamente así se podrá hablar de la completa reprivatización de Mexicana de Aviación.

Mexicana de Aviación como entidad parastatal, cuenta con la participación del gobierno federal y de la iniciativa privada, lo cual, le ha permitido participar activamente y de manera eficaz el impulso del desarrollo del turismo nacional, disponiendo por medio de ésta la obtención de divisas, la creación de empleo derivado del turismo, impulsando el reforzamiento de los valores nacionales, el patrimonio cultural del país y la cooperación con el sector privado dentro de la actividad turística y comercial de la nación.

Finalmente, agradezco la colaboración de todas aquellas personas que me apoyaron para haber logrado concluir el presente trabajo de tesis, fundamentalmente a mi asesor y mis sinodales que me fueron asignados para lograr un buen trabajo con sus aportaciones e ideas.

## INTRODUCCION.

El estudio del presente escrito se fundamenta de acuerdo con los nuevos lineamientos que lleva a cabo la administración pública de nuestro país en lo correspondiente a las entidades parastatales bajo su cargo.

La administración pública crea o adquiere, a través del tiempo, entidades parastatales con el propósito de impulsar y fortalecer los sectores económicos del país, sin establecer una auténtica evaluación sobre la necesidad de existencia de estas mismas, ocasionando que en la actualidad mantenga bajo su coordinación numerosas entidades que no son productivas, afectando seriamente los recursos del Estado y evitando ayudar a solucionar la actual crisis que se vive. Al iniciarse el presente sexenio, se tomaron medidas al respecto, decidiendo privatizar, reprivatizar, fusionar y liquidar todas aquellas entidades parastatales que no sean prioritarias ni estratégicas para la nación, sin elaborar un estudio profundo y sistemático, basado en las necesidades reales, actuales y futuras que representen dentro del contexto de la administración pública.

Es por ello, que nuestra preocupación estriba en que antes de decidir sobre el futuro de las entidades

paraestatales se debe evaluar con precisión cuales son aquellas realmente importantes para la administración pública, en su participación conjunta con otras y con los programas de desarrollo auspiciados por las diferentes secretarías de Estado.

En concreto, nos enfocamos al análisis específico de la Compañía Mexicana de Aviación que es una entidad paraestatal donde el gobierno federal ha manifestado poner en marcha la venta total o parcial de sus acciones, sin considerar su importancia real para la propia administración pública, así como la relación que mantiene ante la línea aérea oficial de Aeroméxico y su apoyo que ofrece al desarrollo turístico del país.

## 1.- TURISMO.

### 1.1. El turismo. Etimología y definición .

Las raíces etimológicas de la palabra turismo se encuentran establecidas en dos vocablos procedentes del latín " Tour y Turn " " ... , ya sea del sustantivo tornus ( " torno " ) o del verbo tornare ( " girar " , en latín vulgar ) , cuya connotación resultaría sinónima de viaje circular " . (1)

Dicha raíz etimológica es la más verídica y exacta que existe por proceder del latín los verbos " Tour y Turn " , los cuales , se encuentran inscritos en las diferentes lenguas que se hablan en el mundo.

Por citar algunos ejemplos , tenemos que el verbo tour se emplea en la lengua oficial anglosajona , la que a su vez lo tomó del idioma francés y que ésta la integró a su vocabulario tomándola del latín , así , también lo hicieron la lengua castellana , la portuguesa y la italiana al hacerse del vocablo turn , el integrarlo en su vocabulario con el nombre de turismo . Dichos ejemplos nos demuestran la autenticidad del origen etimológico de la palabra turismo , por lo tanto , no existe duda alguna sobre su procedencia .

(1) O. De la Torre, El turismo fenómeno social, p.15.

Por consiguiente, su definición se establece conforme al criterio de cada autor y que va adquiriendo cuerpo y solidez cuando se profundiza en su estudio. A continuación, mencionaremos algunas de las diferentes definiciones que se han establecido desde que el turismo empieza a considerarse como materia de estudio hasta su determinación dada en la actualidad, con un criterio propio de cada autor estudio sobre turismo.

AÑO.

DEFINICION.

- 1800 - 1811. Aparece la definición de turismo en el Diccionario inglés " The Shorter Oxford English " , el cual, nos menciona que el turismo es: " ... la teoría y la práctica de viajar viajando por placer " . (2)
1905. Guyer - Freuler redacta en la revista " Handbuchder Schweizerischen Volkswirtschaft " que " el turismo, en su sentido moderno, es un fenómeno de nuestra época, debido a una necesidad creciente de reposo y de cambio de aires, al nacimiento y al desarrollo del sentido de la belleza del paisaje, a la alegría y el placer que se encuentra en la natu-

(2) O. De la Torre, ob. cit., p.15.

raleza, así como también el desarrollo de los contactos, más especialmente entre pueblos y medios diferentes de la sociedad humana, consecuencia de la expansión del comercio y de la grande, mediana y pequeña industria, así como también del perfeccionamiento de los medios de transporte " . (3)

1911.

Herman Von Schullern Zu Schratzenhofen comenta que el " turismo es el concepto que comprende todos los procesos, especialmente los económicos, que manifiestan en la afluencia, permanencia y regreso del turista hacia, en, y fuera, de un determinado municipio, estado ó país " . (4)

" En el mismo año aparece, en la Revista Económica Internacional Tomo IV, una colaboración de Edmond Picard, profesor de la Universidad de Bruselas, titulada " La Industria del Viajero " . El la explica como " el conjunto de sus órganos y de su funcionamiento, no solamente desde el punto de vista del que se desplaza, del viajero propiamente

(3) Manual de Capacitación, Departamento de Turismo, p.1.

(4) H. Von Scullern, Turismo y Economía Nacional, 1911.

Tomado de: O. De la Torre, ob.cit., p.16.

dicho, sino principalmente desde el punto de vista de los valores que este último lleva consigo, y de los que, en los países a los que el va con su monedero bien provisto, directamente ( en primer lugar a los propietarios de hoteles ) o indirectamente, de los gastos que él hace para satisfacer sus necesidades de instrucción o de placer " . (5)

1929.

Glücksmann define al turismo como " el vencimiento del espacio por otras personas que afluyen a un sitio donde no poseen lugar fijo de residencia " . (6)

Morgenroth nos dice que el turismo es el " ... tráfico de personas que se alejan temporalmente de su lugar fijo de residencia, para detenerse en otro sitio con objeto de satisfacer sus necesidades vitales y de cultura, o para llevar a cabo deseos de diversa índole, únicamente como consumidores de bienes económicos y culturales " . (7)

(5) Manual de Capacitación, Departamento de Turismo, p.2.

(6) Glücksmann, R. Revista Verkehr und Bader, p.129. Tomado de: O. De la Torre, ob. cit., p.16.

(7) Morgenroth, Diccionario manual de economía política. Tomado de: O. De la Torre, ob. cit., p.16.

1930. Burman expone que el turismo es " ... el conjunto de viajes cuyo objeto es el placer o los motivos comerciales o profesionales, u otros análogos, y durante los cuales la ausencia de la residencia habitual es temporal. No son turismo los viajes realizados para trasladarse al lugar de trabajo " . (8)

Josef Stender por el mismo año define el turismo como " el tráfico de viajeros de lujo " . (9)

1942. Huziker y Kröpf definen el turismo como " ... el conjunto de relaciones y de hechos producidos por el desplazamiento y la permanencia de personas fuera de su lugar de domicilio, en tanto que dicha permanencia y desplazamiento no están motivados por una actividad lucreativa " . (10)

Troisi define al turismo como el " ... conjunto de traslados temporales de las personas originados por necesidades de reposo, cura, espirituales o intelectuales " . (11)

(8) Borman. Die Lehre Von Fremdenverker. Tomado de: o. De la Torre. ob.cit., p.16.

(9) Idem.

(10) M. Ortuño, Introducción al Estudio del Turismo, p. 37.

(11) Idem.

1955.

De Arillaga dice que el turismo "... es todo desplazamiento temporal determinado por causas ajenas al lucro; el conjunto de bienes, servicios y organización que en cada nación determinan y hacen posibles esos desplazamientos y las relaciones y hechos que entre estos y los viajeros tienen lugar ". (12)

La Academia Internacional de Turismo de Montecarlo en su " Diccionario Turístico Internacional " dice que el turismo es el "... término que se refiere a los viajes de placer. Conjunto de actividades humanas que tienen el objeto de llevar a cabo esta clase de viajes. Industria que participa en la satisfacción de las necesidades del turista... ". (13)

1960.

" El turismo es, considerado como industria, un conjunto de actividades en las que intervienen por una parte, sujetos activos, y pasivos, y por otra, bienes y recursos respecto de los cuales aquellos realizan actos diversos ". (14)

(12) M. Ortuño, Introducción al Estudio del Turismo, p. 38.

(13) Idea.

(14) Ley Federal de Turismo, Exposición de motivos ..., p.2.

1967. La Union Internacional de Organismos Oficiales de Turismo ( actual Organización Mundial de Turismo ) dice que el turismo " ... es la suma de relaciones y de servicios resultantes de un cambio de residencia temporal y voluntario, no motivado por razones de negocios o profesionales " . (15)
1976. Manuel Ortuño dice que el " ... turismo es la afición a viajar por el gusto de recorrer un país " . (16)
1977. El expresidente de México José López Portillo dice que el turismo " ... es el medio más sublime para conocer, entender y comprender la amistad de los pueblos que conforman el orbe. Hago de él una actividad económica que culmine en generación de divisas del desarrollo armónico del país; garantizando el derecho y el descanso de todos los mexicanos " .
1980. Oscar De la Torre define el turismo como un " fenómeno social que consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos o grupos de perso-

(15) Curso de estudios turísticos de la UIOOT, Tomo I, 1967  
Tomado de: O. De la Torre, ob. cit., p.18.

(16) M. Ortuño, ob. cit., ...37.

nes que fundamentalmente por motivos de recreación, descanso, cultura o salud, se trasladan de su lugar de residencia habitual a otro, en el que no ejerce ninguna actividad lucrativa ni remunerada; generando múltiples interrelaciones de importancia social, económica y cultural " .

( 17 )

1983. El actual Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Miguel de la Madrid Hurtado, define al turismo como " un elemento de primer orden en el proceso de canalizar recursos de las áreas urbanas a las rurales y en el diversificar la actividad económica nacional " .

Como podemos apreciar en todas las definiciones establecidas en relación a el turismo, desde que empieza a tomarse en consideración su importancia como materia de estudio hasta la actualidad, cada autor enmarca en ellas su peculiar punto de vista, basada en una información más extensa y completa sobre el tema ha tratar, empleando en consideración factores de primer orden como son la cultura, la economía y la sociedad en su conjunto. Dichas definiciones se enfocan al desplazamiento de personas de un lugar a otro

( 17 ) O. De la Torre, ob. cit. , p.19.

por un determinado período de tiempo y que retornan a su respectivo lugar de origen . Trayendo como consecuencia manifestaciones en los factores anteriormente mencionados.

Por lo tanto, la definición que para mi juicio daré, se basa en las observaciones realizadas en las definiciones establecidas al principio, que son importantes para que se efectúe o se dé el turismo y sus respectivas manifestaciones que trae consigo mismo. Quedando estructurado de la siguiente manera:

El turismo es la actividad natural que posee y ejerce todo ser humano por su propia iniciativa para trasladarse, solo o en grupo, del lugar donde residen a otro, con la finalidad de permanecer ahí por un tiempo determinado, para reposar, esparcirse culturalmente, por salud o bien por cuestiones religiosas o simplemente por diversión. Generando con ello una serie de cambios políticos, económicos, sociales y culturales, desde el momento de salir de su lugar de origen al lugar donde se va a ir, con el fin único de que sea más cómoda y placentera su estancia en él. Provocando con ello fuente de empleos, obtención de recursos económicos, desarrollo integral de la región y promoción del área visitada.

Decimos que es una actividad natural porque el ser humano lo lleve consigo desde que nace, e manera de que es transmitido de generación tras generación, motivándolo a trasladarse del lugar que comúnmente habita a otro temporal con fines diversos, como los mencionados con anterioridad, actuando para ello voluntariamente o en convivencia de un grupo de personas con el interés único de viajar.

Esto conlleva a una serie de cambios políticos que no son mencionados por ninguno de los autores vistos, por lo tanto, dicho elemento lo consideramos parte fundamental para el logro de la actividad turística, ya que a través de los instrumentos con que cuenta para hacerse valer encontramos a la administración pública, quien será la encargada de efectuar los lineamientos correspondientes para la estructuración de convenios en materia turística con los diversos países del mundo, planes y programas para fomentar la actividad turística, etc.

Aunado con lo anterior, se establece la actividad económica que se dé por medio del pago efectuado por un bien o servicio, generando así una serie de negocios destinados en atender la demanda turística.

Por otro lado, encontramos los cambios sociales que surgen en su propia estructura, por ser el medio por el cual se desenvuelven todos los factores relacionados con el turismo. Asimismo, se establecen los cambios culturales al ponerse en manifiesto las diferentes expresiones y costumbres del ser humano, demostrando los valores y la riqueza de las tradiciones que denotan el sello característico de un pasado histórico de valores incalculables que ha adquirido una nación.

Todos éstos cambios mencionados provocan a que se creen: fuente de empleos, destinados no solo a tal actividad sino también en aquellas que interactúan con ésta; recursos económicos, que el turista nacional y extranjero destina gastos por adquirir un bien o servicio en la región turística visitada; desarrollo integral de la región, fundamentalmente el industrial, y; promoción del área visitada, esto es, cuando un turista visita un lugar, se lleva la impresión que tuvo de éste en todos sus aspectos, sea positiva o negativa, transmitiéndole a sus semejantes del país de donde proviene, provocando así la propia promoción del país visitado, con ello, se hace posible que venga más turismo al país visitado si la impresión obtenida de él fue positiva, ya que de no ser así ningún turista lo volverá a visitar.

Por lo tanto, el turista que visita un lugar debe ser atendido como mejor pueda merecerse, para que así de una imagen positiva en cualquier parte en que se encuentre y que promueva así el turismo del país visitado o una zona turística de este mismo.

## 1.2. Origenes del turismo.

Cuando nos referimos a los orígenes del turismo, tendremos que remontarnos a la antigüedad, observando que sus indicios se encuentran plasmados en varias etapas que conforman la evolución del ser humano, como lo son los pasajes bíblicos donde describen escenas de las cuales las personas realizaban peregrinaciones a diferentes lugares, fundamentalmente religiosos. Asimismo, por aquellos tiempos las personas frecuentaban dirigirse a sitios donde se localizaban aguas termales para curar ciertas dolencias corporales y algunas enfermedades. Por otro lado, sin adentrarnos a las culturas de oriente, el pueblo fenicio y los mercaderes romanos se dedicaban al comercio efectuando sus actividades dentro y fuera de su ciudad de origen, visitando lugares lejanos para vender sus mercancías. Más adelante el pueblo griego efectuaba viajes para dirigirse al Olimpo en el Peloponeso para participar en los juegos olímpicos, ya sea como competidores o simplemente como espectadores, celebrándose dichos juegos cada cuatro años. Uno de los personajes más célebres de la antigüedad que mantuvo contacto con diversas ciudades fue Herodoto, quien viajó para descubrir diferentes modos de vida, de cultura, tradiciones, etc., aportando con ello conocimientos muy importantes que aún eran desconocidos de una ciudad a otra.

A principios de la Edad Media, después de la caída del Imperio Romano, se manifestaron las cruzadas que fueron expediciones militares ejercidas por los cristianos de Occidente para rescatar los Lugares Santos que se encontraban en poder de los turcos, aunque su causa fue esencialmente religiosa, se dió la oportunidad a través de éste acontecimiento de que se llegara a conquistar las rutas comerciales de Oriente y posesionarse de nuevos territorios. Las cruzadas fueron bien vistas por el Papa, los reyes y los señores feudales de Europa, interesándose por igual en los objetivos que llevaba consigo, recibiendo un fuerte y constante impulso, poniendo en movimiento a grandes contingentes de grupos humanos, los que al volver de Oriente a Europa provocaron claras manifestaciones en la vida de dicho continente, ya que se empezaba a describir la vida, costumbres, lugares, bellezas arquitectónicas, etc., de los sitios recorridos y visitados. Con ello, podemos apreciar parte de los orígenes del turismo, fundamentalmente por los cambios ocurridos durante las cruzadas, ya que representaba viajes a diferentes sitios y se aportaba conocimientos nunca antes conocidos al lugar de origen de los recorridos efectuados. Después de este acontecimiento, surgen los viajeros que efectúan viajes en busca de aventuras o en busca de tesoros, gente que buscaba algo diferente a lo que ya conocían, como el caso de Cristóbal Colón.

Para el siglo XVI, comienza a manifestarse un incremento de personas que efectuaban viajes de placer, descanso o por un interés cultural. Para el siglo XVIII, empieza a designarse a estos viajes con el nombre de turismo. Desde la antigüedad hasta finales del siglo XX, todos los viajes que se llevaban a cabo resultaban peligrosos, largos, fatigados, complicados y muy costosos.

Conforme evolucionó el transporte y la tecnología en general, disminuyeron muchas de estas complicaciones.

Para comienzos del siglo XX, la evolución del ferrocarril, las rutas marítimas, los vehículos automotores y más tarde la aviación, provoca un acrecentamiento de personas para realizar viajes de placer y de negocios, aunque continuaba siendo costoso, con el tiempo se logra desarrollar más opciones para poder elegir el medio de transporte y la categoría de éstos adecuado a las posibilidades económicas del turista, dando la oportunidad a muchas personas de poder trasladarse de un sitio a otro. En el siglo XX, a el turismo se le toma la atención requerida, creandose con ello una estructura encargada de que sea parte integrante de la economía de un país, estableciendose lineamientos que fomenten el desarrollo del turismo y que poco a poco se le de una legislación para que todos tengan derecho a efectuar viajes de placer, de descanso, culturales, religiosos o de recreo, haciendolo seguro para el propio viajero, creando así que el turismo sea un fenómeno social.

Al evolucionar el transporte y modernizarse las vías de comunicación, se abarataron los costos de viaje, las distancias se acortaron así como el tiempo para trasladarse de un lugar a otro. Desarrollándose a su vez, los centros de atracción turística, mejorando la estancia para el turista haciéndola más placentera y confortable. Estimulando con ello a que el turismo venga a formar parte de una actividad que pueda realizarse en cualquier momento y sea más eficiente en cualquier aspecto.

### 1.3. Elementos fundamentales para el desarrollo del turismo.

Para definir los elementos fundamentales para el desarrollo del turismo, es necesario, considerar la oferta turística y su creación.

La oferta turística es aquella que establece los lineamientos indispensables para que se lleve a cabo el desarrollo turístico, interviniendo para ello las relaciones y las necesidades que existan entre sujeto y objeto del turismo. Como sujeto del turismo tenemos al ser humano, ya sea solo o en conjunto, para conformarse al turista.

Ahora bien, como objeto del turismo entendemos aquellos bienes y servicios turísticos. Entendido como un bien turístico todos aquellos elementos " ... naturales o culturales ... , susceptibles de provocar un interés o un atractivo que ... , influyen en el movimiento y en el desplazamiento de las personas, con una finalidad turística." . (18)

Los bienes turísticos podemos clasificarlos como siguen:

b) Naturales: " ... aquellos que existen, pero en cuya presencia no ha intervenido el hombre, aunque sí haya podido modificarla ... " (19) Como elementos naturales podemos decir que son:

- Bosques.
- Saltos de agua.
- Manantiales.
- Desiertos.
- Clima.
- Selva.
- Paisajes.
- Parques Nacionales.
- Islas.
- Lagos.
- Monteños.
- Volcánes.
- Relieves geográficos.
- Costas.
- Playas.
- Grutas.
- Fenómenos físicos.
- Nieve.
- Mar.
- Ríos.
- Valles.

B) Culturales: Aquí se establecen las manifestaciones que el hombre ha aportado y establecido para su vida a través del tiempo. Dichos elementos son:

- Folklore.
- Centros deportivos y recreativos.
- Balnearios.
- Sitios de interés históricos.
- Lugares arqueológicos.
- Tecnología.
- Monumentos.
- Obras de arte.
- Convenciones.
- Centros religiosos y educativos.
- Diversiones .
- Arquitectura.
- Ciudades.
- Gastronomía.
- Eventos programados .
- Ferias.
- Museos.

" La variedad de los bienes turísticos es infinita y depende naturalmente del interés y de la intención que el hombre quiera o pueda poner en todo cuanto lo rodea " . (20)

" La importancia de un bien turístico depende del uso que se haga de él, es decir, de la frecuencia y de la intensidad con que sea objeto de goce, de contemplación, de aprovechamiento físico o espiritual por parte de los turistas " . (21)

Ahora bien, pasamos a lo que son los servicios turísticos que son " ... los hechos, las actividades, los productos elaborados, las fórmulas comerciales, etc; que permiten el tránsito, la facilitación, el acercamiento, el uso y el disfrute de los bienes turísticos ... " . (22) Para su estudio, los servicios turísticos los clasificamos en tres términos: Infraestructura, estructura y superestructura turística.

**Infraestructura:** Es " ... el acceso, adaptación y acondicionamiento, que apoyan e impulsan el desarrollo de la actividad turística " . (23) En otros términos es " ... el conjunto de obras y servicios que sirven de base para promover el desarrollo socioeconómico en general ... de la actividad turística " . (24)

(21) M. Ortuño, ob. cit., p. 70.

(22) *Ibidem*, p. 71.

(23) O. De la Torre, ob. cit., p. 34.

(24) *Ibidem*, p. 36.

Los elementos que conforman la infraestructura son:

- a) Vías de comunicación.
- b) Transportes públicos.
- c) Sistemas de comunicación .
- d) Servicios generales.
- e) Instalaciones de redes de suministros.

Estructura Turística: La estructura turística son en general los propios servicios turísticos " ... que se prestan a través de una organización adecuada y de personal especializado, destinados a satisfacer las necesidades y deseos de los turistas " . (25) " La estructura turística incluye instalaciones, establecimientos, equipos, servicios y transportes especiales " . (26)

Conforme al artículo cuarto de la Ley Federal de Turismo, especifique lo que se ha de entender como servicios turísticos, siendo los siguientes:

(25) O. De la Torre, ob. cit., p. 38.

(26) Ibidem, p. 34.

- I .- Hoteles, moteles, albergues, habitaciones con sistemas de tiempo compartido o de operación hotelera y demás establecimientos de hospedaje, así como campamentos y paradores de casas rodantes,
- II .- Agencias, subagencias y operadoras de viaje, y operadoras de turismo,
- III.- Arrendadoras de automóviles, embarcaciones y otros bienes muebles y equipo destinado al turismo,
- IV .- Transporte terrestre, marítimo, fluvial, lacustre y aéreo para el servicio exclusivo de turistas,
- V .- Los prestados por guías de turistas, guías choferes y guías especializados,
- VI .- Restaurantes, cafeterías, bares, centros nocturnos y similares, con la salvedad de que se refiere el artículo 72, que dice que la Secretaría, por medio de disposiciones generales, podrá exceptuar de la consideración de servicios turísticos a que se refiere el artículo 4º, a los restaurantes, cafeterías, bares, centros nocturnos y similares cuya actividad no esté directamente vinculada al turismo, y
- VII .- Los demás que la Secretaría considere preponderantemente turísticos " .

**Superestructura Turística:** Consiste en la integración del turismo " ... con organismos e instituciones, públicas y privadas, que vigilan, promueven y armonizan la producción y venta de servicios ". (27)

Un ejemplo de ello, podemos mencionar a las instituciones públicas, como lo es la Secretaría de Turismo, que ofrece una amplia distribución de los lineamientos y normas para facilitar las mejores disposiciones para la estancia del turista al lugar que visita; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que vigile, controle y ofrezca las vías adecuadas de comunicación para facilitar el acceso al turista al país y al fácil desplazamiento y movimiento, rápido y seguro, para trasladarse de un sitio a otro; y, las facilidades otorgadas por el gobierno federal a través de las dependencias y entidades de la administración pública federal y sus representaciones en el extranjero, así como los gobiernos estatales y municipales en la forma en que se convenga, auxiliarán a la Secretaría de Turismo. Por lo que corresponde a los organismos privados, deben realizar una adecuada distribución en la administración de recursos humanos y materiales para hacer más estable y satisfactoria la estancia del turista, apoyando a las instituciones públicas vinculadas con el turismo.

#### 1.4. Importancia del turismo en la economía de México.

Conforme a los lineamientos propuestos por el actual Presidente de los Estados Unidos Mexicanos de la presente administración, establece en sus siete tesis fundamentales de campaña que " el turismo en México representa un sector de actividad que acarrea indudables beneficios de orden económico, de orden social y de orden humano. En lo económico, el turismo genera empleo para muchos mexicanos; empleo que al multiplicarse, ayuda a nuestra economía " .

Es por ello que " el sector turismo constituye una palanca importante para el desarrollo, especialmente en su aspecto regional, por la ocupación que produce, las divisas que genera y las oportunidades de recreación que se inscriben en la connotación del bienestar social que se persigue " . Por eso mismo " el turismo es una forma de satisfacer el derecho de descanso y de la recreación de los mexicanos, y por ello debe también ser objeto de una atención especial ", por lo cual, " el turismo esté asociado al derecho de trabajo, en cuanto implica el derecho al descanso recreativo, promueve identificación e integración de los mexicanos con su espacio patrio, el fortalecimiento de nuestras tradiciones y herencia cultural porque en el aspecto internacional actúa

como factor de comprensión y solidaridad entre los pueblos " .

Por consiguiente, observamos que " el turismo desempeña una doble función de conformación de nuestras metas sociales. Por una parte, es un medio para satisfacer necesidades de descanso y recreación ; por la otra, juega un importante papel en el desarrollo económico , social y cultural de la nación." .

" El primero se refiere al derecho a los mexicanos a un descanso recreativo y creativo, que a la vez promueve su identificación e integración, apoya tradiciones y la consolidación y preservación de la cultura nacional " .

" El segundo atiende a la importancia de reafirmar el papel del sector en la economía nacional; ampliación de oportunidades de inversión, contribución al crecimiento del producto, captación de divisas y desarrollo regional más equilibrado " .

Por eso mismo, " ... no podemos descuidar el turismo como fuente de atracción de divisas, que mucho necesitamos, particularmente en la etapa crítica que vivimos " .

Plasmándose estas ideas en el Programa Nacional de Turismo 1984 - 1988, que en su parte introductoria nos dice que el " turismo es actualmente una actividad económica que, a través de los años, se ha consolidado como prioritaria en el proceso de planeación del desarrollo económico " .

" En su dimensión económica, la actividad turística tiene un peso significativo, que se manifiesta por ser una fuente de generación de empleos directos e indirectos, de captación de divisas y de desarrollo regional, por su efecto multiplicador promueve el fortalecimiento de las demás actividades productivas relacionadas con el mismo " .

" El turismo es una actividad económica que requiere la participación de casi todos los sectores productivos y, como tal, debe encauzarse la participación intersectorial en áreas tales como infraestructura, transporte, abasto de alimentos y servicios urbanos. Es necesario una organización más eficiente y una coordinación más estrecha entre quienes participan, pues muchas de estas actividades deben confluir para estar en posibilidad de proporcionar los servicios turísticos " .

Por ende, podemos decir que todos los fundamentos que conyevan a que el turismo forme parte fundamental en la economía de la nación, se debe principalmente a la participación continua que presta la administración pública.

Esto es posible cuando el Ejecutivo Federal decide poner en marcha lineamientos que proporcionen impulsar el desarrollo económico del país, recurriendo para tal efecto a la administración pública para que los lleve a cabo, creando para ello la infraestructura necesaria de una serie de servicios públicos descentralizados que son indispensables para que el turismo cobre el impulso adecuado para alcanzar el crecimiento económico del país. Por lo tanto, la administración pública es un instrumento primordial para coordinar las acciones necesarias con las instituciones privadas y sociales y así conseguir que el desarrollo del turismo sea una realidad y coadyuve al crecimiento económico del país.

### 1.5. Importancia de la aviación comercial al desarrollo del turismo.

Los transportes " ... son el elemento principal del turismo activo, representan la fase dinámica del proceso turístico: el viaje de ida y vuelta del domicilio al lugar turístico así como los otros desplazamientos emprendidos durante este período " . (28)

" El transporte moderno ha sido elemento esencial en la posibilitación del nacimiento y desarrollo del turismo con sus características actuales. La comodidad, la rapidez y el costo adecuado, han hecho posible y han empujado a la frecuentación creciente y masiva de los diversos medios de transporte, comunicando ciudades entre sí, ciudades y centros de vacaciones, ciudades de países distintos y finalmente, estableciendo una vasta y muy intensa red de comunicaciones que alcanza a todos los continentes y a todas las regiones del globo " . (29)

El transporte, en su totalidad "... se constituye como servicio turístico y como un "servicio público ", es decir, los transportes están abiertos al uso pleno y extensivo por parte de cualquier persona

(28) Manual de Capacitación, Departamento de Turismo, p. 2.

(29) M. Ortúño, ob. cit., p. 52.

aunque ese uso no tenga una finalidad turística " .

(30)

" El transporte como servicio público, es uno de los componentes más poderosos de la economía de cualquier país, que necesita contar con extensos sistemas de comunicación, completos, rápidos, perfectamente articulados y crecidos, para que la población y las mercancías puedan correr por todo el territorio ... " (31)

" La ... preocupación oficial en lo que al transporte público se refiere ... es a su eficacia...por lo que una gran parte del transporte aéreo y a la casi totalidad del ferroviario estén en poder del Estado en todos los países ... " . (32)

El transporte como servicio turístico " ... cuenta tanto su eficacia como otros factores ...como el acceso a los lugares de atracción ..., la comodidad, el complemento de los servicios básicos ( avión, tren, autobús ), con otras secundarias, sin pérdida de tiempo, hasta su destino final: hotel, estación, balneario, etc. " . (33)

" El transporte turístico se realiza mediante el uso creativo e imaginativo de todos los medios de

(30) M. Ortuño, ob. cit., p. 87.

(31) Idem.

(32) Ibidem, p. 88

(33) Idem.

transporte conocidos y aplicados a la actividad ... " ( 34 ). " Por que por tierra y por mar, la red mundial de transportes está siendo utilizado intensa y permanentemente en favor del turismo ... " ( 35 )

Así, la aviación comercial como parte integrante del sistema de transportes " ... está hoy en día a la disposición de los turistas que lo emplean cada vez más. El avión sirve perfectamente para franquear largos recorridos y para unir dos territorios separados por el mar ... ". (36) El avión reúne dos ventajas principales:

" La velocidad .- El espacio libre, la dispensa del establecimiento de vías de comunicación, excepto para los puntos de salida y de llegada " . ( 37 )

" La rapidez y el confort.- Hacen del avión un medio de transporte ideal para el turismo. La introducción de aviones a reacción ha venido a aumentar aún más la velocidad; de ellos resulta una reducción masiva de la duración de vuelo, especialmente los servicios intercontinentales " . ( 38 ) El transporte aéreo se encuentra dividido en dos clases: Regular e irregular.

( 34 ) M. Ortuño, ob. cit., p. 72.

( 35 ) M. Ortuño, ob. cit., p. 73.

( 36 ) Manual de Capacitación. Departamento de Turismo, p.5.

( 37 ) Idem.

( 38 ) Idem.

En nuestro país la demanda derivada por la actividad comercial dentro de la actividad turística, es hoy en día un medio de transporte fundamental por la gama de servicios que ofrece, esto hace que sea preferido por el turista nacional y el extranjero. A continuación mostraremos dos cuadros estadísticos referentes a la utilización de medios de transporte por número de turistas y lo que generan estos mismos, dividido para su estudio en turismo receptivo y turismo egresivo.

Primero, daremos a conocer el cuadro correspondiente a turismo receptivo, donde demuestra la preferencia del turista en emplear el medio de transporte por vía aérea que por vía terrestre. Esto hace comprobar que nuestro país es muy visitado por turistas de diferentes partes del mundo, garantizando que cuenta con atractivos centros de interés turístico preferidos mundialmente, lo cual, se cuenta con una derrama de divisas importantes al visitarnos.

#### TURISMO RECEPTIVO.

Periodo	Número de turistas miles			Gasto medio dólares			Gasto medio diario dólares			Permanencia media días		
	Total	Via aérea	Via terrestre	Total	Via aérea	Via terrestre	Total	Via aérea	Via terrestre	Total	Via aérea	Via terrestre
1985 E/	4 207	2 693	1 515	466.7	532.7	197.9	44.9	48.3	18.2	9.1	8.5	10.3
1986 E/	4 625	2 950	1 675	387.4	501.4	186.8	39.0	51.8	16.0	9.9	9.7	10.4
Enero	362	253	109	453.0	571.0	178.8	42.3	53.3	16.8	10.7	9.7	10.8
Febrero	381	274	107	476.5	595.0	164.8	43.7	59.0	15.8	10.9	10.6	11.8
Marzo	476	315	161	456.2	578.9	222.8	41.8	54.0	16.2	11.1	9.8	13.1
Abril	311	229	112	405.4	507.7	197.6	41.3	54.1	16.4	9.8	9.4	10.6
Mayo	359	221	138	348.7	456.4	178.7	38.2	52.6	15.0	9.1	8.7	9.8
Junio	386	235	151	349.5	466.6	167.8	38.6	51.8	16.0	9.9	10.6	8.1
Julio	390	227	163	336.0	466.7	202.8	34.6	48.5	20.0	9.7	9.3	10.1
Agosto	410	249	161	337.9	451.9	182.2	36.1	49.2	16.8	9.4	10.1	8.6
Septiembre	251	153	98	332.9	438.7	166.9	35.6	47.2	17.8	9.4	9.3	9.4
Octubre	329	202	127	347.3	462.5	182.7	35.8	52.2	18.8	8.8	8.8	8.8
Noviembre	414	269	145	373.3	480.6	223.6	42.6	58.8	18.6	8.8	8.4	9.4
Diciembre	525	318	207	397.2	513.5	216.4	39.5	53.7	17.3	10.6	9.4	12.6
1987 E/												
Enero	457	341	116	508.5	608.9	211.7	52.5	67.7	18.3	11.7	9.7	11.6
Febrero	474	354	120	533.0	645.6	217.9	55.1	70.1	19.5	9.5	9.7	11.0
Marzo	533	392	151	499.9	604.0	231.5	58.1	76.1	18.7	8.8	8.8	13.9
Abril												
Mayo												
Junio												
Julio												
Agosto												
Septiembre												
Octubre												
Noviembre												
Diciembre												

Mientras tanto, en el segundo cuadro referente a turismo egresivo, la demanda del propio turista en hacer uso del transporte por vía aérea no es tan elevada como en el turismo recreativo. Aquí existe una inclinación de utilizar el medio de transporte por vía terrestre, lo cual, no confirma de ninguna manera que la aviación comercial haya dejado de tener importancia o perdido vigencia internamente, sino se encuentra en una escala normal y en constante aumento, garantizando una mayor demanda a corto plazo, fortaleciendo aún más el desarrollo del turismo. Lo que sucede en este caso es que se cuentan con más facilidades para poder transportarse por otros medios vía terrestre y conocer puntos de interés turístico cercanos a los sitios de residencia, fomentando así el turismo interno.

#### TURISMO EGRESIVO.\*

Periodo	Número de Aviones miles			Como medio aéreo			Como medio diario aéreo			Permanencia media (días)		
	Total	Via aérea	Via terrestre	Total	Via aérea	Via terrestre	Total	Via aérea	Via terrestre	Total	Via aérea	Via terrestre
1965 p/	2 040	765	2 024	246.8	142.6	128.9	37.0	50.2	23.2	6.7	9.6	5.6
1966 p/	2 469	686	1 813	251.2	152.3	138.9	34.2	42.2	22.7	7.9	10.8	6.1
Enero	157	40	117	243.2	602.3	119.9	31.6	66.6	19.8	7.3	10.3	6.1
Febrero	108	39	109	246.7	602.3	119.9	31.9	66.6	19.8	7.3	10.7	6.1
Marzo	103	64	129	280.1	602.3	119.9	36.9	56.8	19.8	7.6	10.7	6.1
Abril	173	43	132	238.6	585.3	122.4	31.9	48.0	20.9	7.1	12.2	5.9
Mayo	176	44	132	238.6	585.3	122.4	31.9	48.0	20.9	7.7	12.2	5.9
Junio	165	48	117	257.8	585.3	122.4	31.9	48.0	20.9	8.1	12.2	5.9
Julio	266	90	176	274.2	511.2	154.9	39.9	46.7	23.2	8.3	11.0	6.7
Agosto	235	75	160	268.5	511.2	164.9	31.6	46.7	23.2	8.0	11.0	6.7
Septiembre	225	69	167	247.8	511.2	154.9	31.6	46.7	23.2	7.8	11.0	6.7
Octubre	234	60	186	237.4	579.2	145.6	34.4	51.4	25.2	6.6	10.0	6.0
Noviembre	220	46	182	232.7	579.2	145.6	35.9	52.1	25.2	6.5	9.3	5.8
Diciembre	266	88	208	235.9	579.2	145.6	36.7	52.1	25.2	6.9	9.3	5.8
1967 p/												
Enero	155	40	116	264.5	595.9	162.9	39.2	61.3	27.3	6.9	9.1	5.9
Febrero	164	41	113	267.6	560.4	162.2	33.3	61.3	27.3	6.8	9.1	5.9
Marzo	150	47	103	286.9	560.4	162.2	41.4	61.3	27.3	6.9	9.1	5.9
Abril												
Mayo												
Junio												
Julio												
Agosto												
Septiembre												
Octubre												
Noviembre												
Diciembre												

Fuente: Dirección de Investigación Económica. Banco de México.  
Boletín Mensual de Información ..., p. 88.

\* Las cifras estimadas que se muestran son las más actualizadas que se tienen por el momento, ya que aún no se elaboran las correspondientes hasta la fecha.

2.- La Secretaría de Turismo y sus principales fundamentos para lograr el desarrollo turístico del país.

2.1. Desarrollo histórico de la Secretaría de Turismo.

Describiremos el desarrollo histórico de la Secretaría de Turismo conforme se suscitan los acontecimientos a través del tiempo, desde que nace hasta que adquiere el carácter de Secretaría.

<u>Año.</u>	<u>Acontecimiento.</u>
1928.	El Gobierno de México " ... , crea a través de la Secretaría de Gobernación e fines de 1928, la Comisión Pro-Turismo que tenía entre sus funciones, la de realizar estudios y recomendaciones que tendieran a favorecer al turista, a efecto de atraer mayores corrientes de extranjeros a conocer el país " . (39) " ... este esfuerzo oficial no podía alcanzar los resultados deseados sin la cooperación de las empresas particulares ... " . (40)
1929.	Se crea por acuerdo presidencial del 6 de julio y publicado en el Diario Oficial

(39) Manual de Organización del ... , p.717.

(40) Idem.

del 11 de julio de 1929, la Comisión Mixta Pro-Turismo. " ... dependiente de la Secretaría de Gobernación, integrada con representantes de algunas dependencias del Ejecutivo Federal, de la banca, del comercio, de la industria, en especial de la hotelera, de los ferrocarriles de México, etc., para que propusiera y ejecutara todos los sistemas y procedimientos tendientes a fomentar y desarrollar el turismo en el país y exhortar a las empresas privadas a cooperar con el gobierno para el incremento de la industria turística " . (41)

1930. Por acuerdo de Ley del 13 de enero de 1930, publicado en el Diario Oficial con fecha del 7 de febrero de 1930, se establece la Ley Orgánica de la Comisión Nacional de Turismo. Esta Comisión " ... le otorgó personalidad jurídica, para que pudiera actuar con cierta flexibilidad económica y administrativa ... " (42), " ... la cual continúa los trabajos y asume las funciones de la Comisión Mixta Pro-Turismo creada en 1929 " . (43)

(41) J. Olivera, Legislación y Organización ... , p. 13.

(42) Idem.

(43) Manual de Organización del ... , p. 717.

" Esta Comisión es presidida por el Secretario de Gobernación y entre sus nuevas funciones se contempla la que la convierte en el órgano oficial de propaganda en materia turística en el extranjero " . (44) En el Reglamento de dicha Ley Orgánica " ... se fijaron las bases para la formación de las Comisiones Locales de Turismo en los Estados, con representantes de autoridades locales, Cámaras de Comercio, empresas hoteleras y empresas que tuvieran conexión con el turismo. La Comisión se estructuró en la forma siguiente: Asambleas, como órgano supremo; Comité Ejecutivo, como executor; Sub-Comisiones de: Administración, Propaganda y Prensa, Vigilancia y Seguridad, Comunicaciones y Transportes, mejoramiento de ciudades, Turismo Local y Coordinación de Actividades Nacional Pro-Turismo, Trámite, Estadística, Investigación e Integración. El objeto de su actividad fue el fomento por los medios oficiales y privados a su alcance, del turismo nacional e internacional, eliminando obstáculos para el desarrollo de la industria turística; así como servir de

(44) Manual de Organización del ... , p.717.

coordinador y orientador de las Comisiones Locales de Turismo y esfuerzos oficiales y privados que tendieren a impulsarlo " . ( 45 )

1932.

Para el día 30 de noviembre de 1932, publicado en el Diario Oficial del día 15 de noviembre de 1932 " ... cambió la denominación de Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, por Secretaría de Economía Nacional y dispuso que las atribuciones que había tenido el encargado del despacho de la Secretaría de Gobernación, conforme a la Ley Orgánica de la Comisión Nacional de Turismo de 13 de enero de 1930 y su Reglamento correspondían, a partir del 1º de enero de 1933, al encargado del despacho de la Secretaría de Economía Nacional . " (46)

1933.

" A partir del 1º de enero de 1933 la Presidencia de la Comisión Nacional es asumida por el Titular de la Secretaría de la Economía Nacional ... " (47)

" Esta contaba entre sus órganos con un Departamento de Turismo " . (48)

(45) J. Olivera , ob. cit., p.p. 13-14.

(46) *Ibidem*, p. 15.

(47) Manual de Organización del ... , p. 717.

(48) *Idem*.

" El 27 de marzo de 1933 desaparece la Comisión Nacional de Turismo, creandose, a su vez, tres órganos: la Comisión de Turismo, el Comité Oficial de Turismo y el Patronato de Turismo.

El primero encargado de recabar y coordinar toda clase de información concerniente al turismo así como de proponer las medidas que estimara pertinentes para el desarrollo del mismo; al segundo le correspondía estudiar los problemas relacionados con el turismo proponiendo soluciones concretas y el tercero era el órgano que decidía en definitiva sobre las medidas que debían adaptarse al respecto. El Patronato era presidido por el Ejecutivo Federal y se integraba por los Secretarios de la Economía Nacional, de Gobernación, de Relaciones Exteriores, de Hacienda y Crédito Público, de Comunicaciones y Obras Públicas y por el Jefe del entonces Departamento de Salubridad " .

( 49 ) " ... para orientar las actividades necesarias en materia de Turismo y decidir las medidas que hubieran

de adoptarse " . (50)

1935.

Con la reforma realizada el 3 de mayo de 1935 a la Ley de Secretarías de Estado se volvió a conceder la atribución en materia de Turismo a la Secretaría de Gobernación " por decreto publicado en el Diario Oficial del 18 de mayo de 1935 y desaparecen los órganos que, hasta la fecha, tenían encomendadas funciones relacionadas con la actividad turística del país; creandose de nuevo la Comisión Nacional de Turismo, la cual se formaba por tres órganos: un Comité Ejecutivo, un Consejo Patrocinador y un Consejo Consultivo. El primero encargado de de la promoción de las actividades turísticas del país, así como de regular la actividad turística en general ... " (51), " ... compuesto por un Presidente, un Secretario y un Asesor, designados por el Secretario de Gobernación ... " (52) ; " ... el segundo, proporcionaba toda clase de apoyo para la realización de las actividades

(50) J. Olivera, ob. cit., p. 16.

(51) Manual de Organización del ... , p. 717.

(52) J. Olivera, ob. cit., p. 17.

del Comité Ejecutivo ... " (53), " ... formado por los titulares de diversas Secretarías de Estado ( Gobernación, Relaciones, Hacienda, Economía, Comunicaciones ) y el Departamento de Salubridad ... " (54); " ... y el tercero responsable de agrupar a los representantes de las empresas particulares que, teniendo relación con la actividad turística, podían participar en las decisiones del Comité Ejecutivo ... " (55), " ... compuesto por representantes de empresas, bancos y comercios ... " (56), " ... esos órganos dependían de la Secretaría de Gobernación, desapareciendo el Departamento de Turismo de la Secretaría de la Economía Nacional " . (57)

1936.

" En la Ley Federal de Población publicada en el Diario Oficial del 29 de agosto de 1936 se confiere a la Dirección General de Población, dependiente de la Secretaría de Gobernación ... " (58), "... el fomento del turismo en el exterior y en el

(53) Manual de Organización del ... , p. 717.

(54) J. Olivera, ob. cit., p. 17.

(55) Manual de Organización del ... , p. 717.

(56) J. Olivera, ob. cit., p. 18.

(57) Manual de Organización del ... , p. 717.

(58) J. Olivera, ob. cit., p. 18.

interior, como un elemento de cultura, coadyuvante indirecto al desarrollo de la política demográfica y medio de conocimiento de los recursos que ofrece el territorio nacional. Por vez primera se regularon normativamente las prestaciones turísticas de los particulares ( Guías y Agencias de Turismo), sujetando su actividad a autorización estatal ". (59)

1937.

El Reglamento de la Ley Federal de Población publicado el día 7 de junio de 1937 se establece la creación de un Departamento de Turismo que tenía a su cargo el desarrollo de las actividades relacionadas con el turismo en las 15 regiones turísticas en que se dividía el país. " Las Oficinas de Turismo de las entidades federativas colaborarían con el Departamento de Turismo, y este constituiría Comités Pro-Turismo y Centros de Atracción en los lugares convenientes valiéndose de autoridades y de la iniciativa privada. Las Agen-

(59) J. Olivera, ob. cit., p. 18.

cias de turismo serían también dependencias del Departamento y se establecerían en puertos fronterizos o en poblaciones del país en donde se estimare conveniente " . (60)

1939.

El 21 de diciembre de 1939, se crea el Consejo Nacional de Turismo " ... integrado por un Patronato Oficial, cuyos miembros eran representantes del Gobierno Federal, y las Comisiones Nacional y Locales de Turismo ... " (61) ; " la Comisión Nacional, con representaciones oficiales y privadas y las Comisiones Locales por representantes de autoridades federales, así como de las entidades locales por representantes de autoridades federales, así como de las entidades locales, de los municipios y de los organismos privados conectados con la actividad turística. Esta organización sustituyó a la anterior de la Comisión Nacional de Turismo de 1935, subsistiendo para el desarrollo de la atribución

(60) J. Olivera, ob. cit., p. 18.

(61) Manual de Organización del ... , p. 717.

estatal el Departamento de Turismo, dependiente de la Secretaría de Gobernación " . (62)

" Su objeto era promover las condiciones necesarias a la existencia, fomento y desarrollo del turismo, constituyéndose un fondo de propaganda con aportaciones privadas y oficiales.

Uno de sus fines específicos sería el de servir de coordinador para la celebración del Segundo Congreso Interamericano de Turismo, con sede en la ciudad de México, D. F. " .

(63)

1947.

Para el día 27 de diciembre de 1947 dejan de funcionar y por consiguiente de existir todos aquellos organismos que tenían a su cargo las funciones correspondientes a la actividad turística, " ... al publicarse la Ley que crea una nueva Comisión Nacional de Turismo que esta vez queda integrada por un Consejo Nacional y un Comité Ejecutivo. El primero era presidido por el Secretario de Gobernación, con la participación de

(62) J. Olivera, ob. cit., p. 19.

(63) Idem.

les empresas relacionadas en la actividad turística, tendía a procurar el fomento y óptimo desarrollo de la industria turística del país; el segundo, formado por personas designadas por el Presidente de la República a través del Secretario de Gobernación, tenía como función el ejecutar las resoluciones tomadas por el Consejo " . (64)

1949.

"El 31 de diciembre se abroga la Ley que creó la Comisión Nacional de Turismo en 1947, al aparecer la primera Ley Federal de Turismo que transfiere las atribuciones que anteriormente correspondían a dicho organismo a la Secretaría de Gobernación. Además se crea un Nuevo Consejo Nacional de Turismo el cual tenía entre sus principales funciones la elaboración de estudios relacionados con la actividad turística así como la promoción de leyes, reglamentos y otras disposiciones que procedieran a efecto de incrementar el turismo " .  
(65)

(64) Manual de Organización del ... , p.718.

(65) Idem.

1958.

Se crea el Departamento de Turismo el 24 de diciembre de 1958 por acuerdo de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, como Órgano que depende del Presidente de la República, la cual, cuenta con todas las atribuciones correspondientes a la actividad turística del país.

1974.

El Departamento de Turismo cambia de rango a nivel Secretaría de Estado por decreto publicado el 3 de diciembre de 1974.

1977.

" El 17 de enero de 1977, al publicarse el acuerdo sobre la Sectorización de las entidades de la Administración Pública Paraestatal, se designa a la Secretaría de Turismo como Cabeza de Sector correspondiente, de acuerdo a lo establecido por el Artículo 51 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976, el planear, coordinar y evaluar la operación de las entidades de la Administración Pública Paraestatal que determine el Ejecutivo Federal " . (66)

## 2.2. Facultades de la Secretaría de Turismo.

Conforme al artículo 42 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, tenemos lo siguiente:

" Art. 42 .- A la Secretaría de Turismo corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

- I. Formular y conducir la política de desarrollo de la actividad turística nacional;
- II. Promover en coordinación con las entidades federativas las zonas de desarrollo turístico nacional y formular en forma conjunta con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología la declaratoria respectiva;
- III. Participar con voz y voto en las Comisiones Consultiva de Tarifas y la Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación;
- IV. Registrar a los prestadores de servicios turísticos, en los territorios señalados por las leyes;
- V. Promover y opinar el otorgamiento de facilidades y franquicias a los prestadores de servicios turísticos y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en la determinación de los

criterios generales para el establecimiento de los estímulos fiscales necesarios para el fomento a la actividad turística, y administrar su aplicación, así como vigilar y evaluar sus resultados;

- VI. Autorizar los precios y tarifas de los servicios turísticos, previamente registrados, en los términos que establezcan las leyes y reglamentos; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de los precios y tarifas de los bienes y Servicios turísticos a cargo de la administración pública federal;
- VII. Vigilar con el apoyo de las autoridades estatales y municipales, la correcta aplicación de los precios y tarifas autorizados o registrados y la prestación de los servicios turísticos, conforme a las disposiciones legales aplicables, en los términos autorizados o en la forma en que se hayan contratado;
- VIII. Estimular la formación de asociaciones, comités y patronatos de carácter público, privado o mixto, de naturaleza turística;

- IX. Emitir opinión ante la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, en aquellos casos en que la inversión extranjera concurre en proyectos de desarrollo turístico o en el establecimiento de servicios turísticos;
- X. Regular, orientar y estimular las medidas de protección al turismo, y vigilar su cumplimiento, en coordinación con las dependencias y entidades de la administración pública federal y con las autoridades estatales y municipales;
- XI. Promover y facilitar el intercambio y desarrollo turístico en el exterior, en coordinación con la Secretaría de Relaciones Exteriores;
- XII. Promover, y en su caso, organizar en coordinación con la Secretaría de Educación Pública, la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia turística;
- XIII. Formular y difundir la información oficial en materia de turismo: coordinar la publicidad que en esta materia efectúen las entidades del gobierno federal, las autoridades estatales y municipales y promover la que efectúan los sectores social y privado;
- XIV. Promover, coordinar, y en su caso, organizar los espectáculos, congresos, excursiones, audiciones,

- representaciones y otros eventos tradicionales y folklóricos de carácter oficial, para atracción turística;
- XV. Fijar y en su caso, modificar las categorías de los prestadores de servicios turísticos por ramas;
- XVI. Autorizar los reglamentos interiores de los establecimientos de servicios al turismo;
- XVII. Llevar la estadística en materia de turismo, de acuerdo con las disposiciones que establezca la Secretaría de Programación y Presupuesto;
- XVIII. Promover y apoyar la coordinación de los prestadores de servicios turísticos;
- XIX. Proyectar, promover y apoyar el desarrollo de la infraestructura turística y estimular la participación de los sectores social y privado;
- XX. Fijar e imponer, de acuerdo a las leyes y reglamentos, el tipo y monto de las sanciones por el incumplimiento y violación de las disposiciones en materia turística, y
- XXI. Los demás que le fijen expresamente las leyes y reglamentos .

### 2.3. Metas.

Las metas establecidas por la Secretaría de Turismo para el periodo 1984 - 1988, las encontramos inscritas en el Programa Nacional de Turismo de dicho periodo, y que son las que a continuación describiremos:

" Metas para 1985 - 1988 .

- Mantener la tasa de crecimiento del Sector...
- Lograr que el crecimiento de empleo en el Sector sea por lo menos igual al nacional.
- Captar seis millones de turistas procedentes del exterior, 3.9 millones de vía aérea (65%) y 2.1 millones por vía terrestre (35%) en el año de 1988.
- Lograr que los ingresos por turismo asciendan a 2700 millones de dólares y que la balanza turística sea positiva en 1,500 millones en 1988.
- Lograr que los viajeros nacionales que se hospedan en hoteles del país asciendan a 26.6 millones en 1988.
- Lograr que el turismo social y recreativo en 1988 se incrementen en un 10% con respecto a los volúmenes de 1983.

- Propiciar que los visitantes que se internan en ciudades fronterizas, efectúen un mayor consumo de servicios turísticos.
- Sostener en el periodo 1985 - 1988 los niveles de ocupación registrados para la oferta de hospedaje en 1988.
- Apoyar financieramente la construcción de 28,000 cuartos de alojamiento en el periodo 1985-88.
- Capacitar a 60,000 empleados de la planta turística, en los niveles básico y medio, en el periodo 1985-88.
- Compromisos.
  - Consolidar durante el mismo periodo el proceso de desconcentración administrativa.
  - Identificar necesidades y promover el mejoramiento de la infraestructura y servicios en veinte centros turísticos del país, y continuar con lo correspondiente a los centros integralmente planeados de Cancún, Ixtapa, Zihuatanejo, Loreto, Los Cabos, Puerto Escondido y Bahías de Huatulco.
  - Proporcionar la elevación de la ocupación de la planta turística en los meses de menor afluencia.

- Promover a nivel de entidad federativa programas de concientización sobre el uso racional de los recursos naturales y culturales " . ( 67 )

#### 2.4. Acciones y Estrategias.

" Las acciones y estrategias para alcanzar los objetivos son, entre otros, los siguientes:

- Racionalizar el desarrollo turístico...
- Promover el turismo social.
- Racionalizar el uso de los recursos turísticos y la capacidad instalada del país, de común acuerdo con los estados y municipios.
- Concretar mayores acciones con los sectores privado y social " . ( 68 )

" La estrategia se basa en el uso eficiente de la capacidad instalada, en mantener la competitividad internacional de la oferta, en la asignación óptima de los recursos financieros, en la promoción de la demanda externa, en el mantenimiento de las instalaciones y en el aprovechamiento de áreas de esparcimiento. Además se propone orientar los recursos hacia mecanismos que promueven la satisfacción de las necesidades del turismo interno y que faciliten el acceso de los diversos estratos de la población " .  
( 69 )

(68) I. Bicherdo , Introducción a la administración ... , p.286.

(69) Programa Nacional de Turismo ... , p.p. 19 - 20.

" Para alcanzar un aprovechamiento óptimo del potencial turístico es necesario contar con una organización interna eficaz que coordine la participación de los diversos sectores y que contribuyan a elevar la calidad de los servicios. Por su parte el uso eficiente de la planta turística, facilita el establecimiento de una política de precios que sea competitiva en el mercado internacional y que fomente el turismo de los nacionales " . ( 70 )

" Dada la importancia de las empresas turísticas, es conveniente propiciar su desarrollo, para que contribuyan a la expansión de la actividad turística y a una mayor generación de empleos " . (71)

(70) Programa Nacional de Turismo ... , p. 20.

(71) Idem.

## 2.5. Objetivos.

Los objetivos establecidos para llevar a cabo el adecuado desarrollo del turismo se encuentran plasmados en el "Programa Nacional de Turismo 1984 - 1988", publicado en el Diario Oficial el día 13 de febrero de 1985, que en su capítulo segundo, en su punto número dos, trata lo referente a los objetivos del sector, que nos dice:

" Los objetivos sectoriales se derivan del Plan Nacional de Desarrollo, con los cuales se definen los lineamientos que permiten establecer las bases para el desarrollo de la actividad turística en el corto y mediano plazos, a través del cumplimiento de metas, que contribuyen a los propósitos generales del país.

De esta forma los objetivos de carácter general buscan consolidar el papel estratégico del Sector en el desarrollo económico y hacer del turismo una experiencia creativa que difunda los valores y cultura de México entre los nacionales. Por su parte, los objetivos específicos se orientan con mayor detalle, a impulsar la actividad sectorial y contribuir al desarrollo regional; el logro de estos dará el soporte básico para alcanzar los objetivos generales del Sector. El Plan Nacional de Desarrollo propone la "reordenación económica " y el " cambio estructural ", con el programa sectorial aquí propuesto se pretende contribuir a estos grandes propósitos de alcance nacional " .

En dicho Programa, los objetivos del Sector Turismo se estructuran en tres partes: Objetivos Generales, Objetivos Específicos y Objetivos de Cambio Estructural.

**Objetivos Generales.**- Se encuentran basados en dos puntos sustanciales: consolidar el papel estratégico del turismo en el desarrollo económico, y; hacer del turismo una experiencia creativa que difunda los valores y la cultura de México.

El primero de ellos apoya el proceso de desarrollo del país por medio de la creación de empleos, protegiendo los que ya se tienen; participando en la captación de divisas, y; abatiendo la inflación. De esta forma se combatirá la crisis que enfrenta el país.

Conforme a los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo, en su objetivo de recuperar la capacidad de crecimiento, el turismo participa en el máximo aprovechamiento de la capacidad instalada y promueve el crecimiento del Sector, apoya los centros de actividad turística contribuyendo al logro del desarrollo de las diferentes regiones del país.

A mediano Plazo, el turismo genera empleos cuando se crean instalaciones y servicios turísticos que necesitan mano de obra; participa en la captación de turismo extranjero; integra regiones aisladas y ofrece empleo, y ; busca mejorar los servicios a precios adecuados.

El segundo punto, establece la contribución del turismo a la satisfacción del derecho al descanso y a la identidad nacional por medio del conocimiento de nuestra historia y cultura.

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo, en su objetivo de conservar las instituciones democráticas, el turismo participa como medio para alcanzar tal objetivo por medio de la promoción del conocimiento de México y propicia que la recreación sea para todos los grupos y segmentos que integran el país.

Objetivos específicos.- Se encuentran comprendidos en dos partes: Consolidar los centros turísticos existentes, y Fomentar la afluencia de turismo nacional y del extranjero.

El primero de ellos, busca conseguir la consolidación de todas las regiones y centros turísticos del

país por medio del mejoramiento y aprovechamiento de los recursos turísticos, además diversificar y ampliar la planta turística, con el fin de mantener la competitividad en materia turística y con ello promover la captación de un mayor número de turistas, por medio de una infraestructura física y social, como son los servicios públicos, instalaciones asistenciales y educativas, sentando las bases para lograr que los beneficios del turismo sean recibidos por los habitantes. Apoyando el abasto de productos necesarios para la construcción, operación de instalaciones turísticas y para los centros de población.

El segundo punto, se enfoca el desarrollo turístico de México que exige un continuo esfuerzo para captar una mayor afluencia turística tanto de nacionales como de extranjeros. Tratando que para el turismo nacional o interno, mayor número de mexicanos tengan acceso a la recreación y para el turismo extranjero o receptivo darle la importancia que merece, ya que nuestro país es considerado mundialmente como turístico por su clima, geografía, riquezas culturales y recursos naturales, fundamentalmente el turismo proveniente de Norteamérica.

Objetivos de cambio estructural.-Se componen de dos partes, que son: Fortalecer las funciones de coordinación de sector, y alcanzar racionalidad y eficacia en la prestación de servicios turísticos.

El primero de ellos se lleva a cabo mediante el desarrollo de los diferentes componentes de la actividad turística, la desconcentración y descentralización administrativa que contribuye al desarrollo regional, coordinando los esfuerzos con las demás entidades públicas que participan en asuntos de interés turístico y concentrando acciones con los sectores privado y social a fin de que se sumen esfuerzos de las diferentes áreas de actividades que intervienen en el turismo.

El segundo, se realiza con el mejoramiento en la formación y capacitación de personas que participan en la actividad turística, y concientizando al prestador de servicios como al usuario de los mismos, para lograr un mejor aprovechamiento del patrimonio histórico y cultural.

3.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes como coordinadora de los fines y actividades de las entidades paraestatales en materia de transporte aéreo vinculadas a comunicar al país y participar al desarrollo de la actividad turística de México.

3.1. Desarrollo histórico de la Secretaría de Comunicaciones y transportes.

Describiremos a continuación el desarrollo histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conforme a lo más sobresaliente que ocurre durante su proceso de evolución, tomando en cuenta la fecha y el acontecimiento que se suita en ese momento.

<u>Año.</u>	<u>Acontecimiento.</u>
1821.	El día 8 de noviembre de 1821 se establece la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores e Interiores, que en su parte administrativa contaba con las funciones concernientes a las Comunicaciones y Transportes.
1891.	El día 13 de mayo se establece la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

El día 30 de Octubre de 1935 se establece la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con facultades propias otorgadas en 1935 y 1938.

1939.

El día 30 de octubre de 1939 se le atribuye nuevamente su designación de Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

1958.

Se convierte definitivamente como Secretaría de Comunicaciones y Transportes, otorgándole atribuciones y funciones para que actúe como tal, establecido por acuerdo aprobado por la Ley de Secretarías y Departamentos de Estados.

1976.

Se reglamenta en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, designándole a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sus actuales funciones, entre las que destaca el establecimiento de la coordinación de las entidades paraestatales.

3.2. Facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de transporte aéreo.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, establece en el artículo 36 las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entre las que se encuentran las relacionadas al transporte, las comunicaciones y a la infraestructura aeronáutica. A lo que nos referiremos a continuación será de dar a conocer las facultades concernientes a lo relativo en materia de transporte aéreo.

- I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;
- IV. Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación, así como negociar convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales;
- V. Regular y Vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos particulares

y vigilar su operación;

- VI. Administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea;
- XII. Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la administración pública federal de comunicaciones y transportes;
- XIII. Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes;
- XV. Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;

- XXIII. Construir aeropuertos federales y cooperar con los gobiernos de los Estados y las autoridades municipales en la construcción y conservación de obras de ese género;
- XXIV. Otorgar concesiones o permisos para construir las obras que le corresponde ejecutar;
- XXV. Guiar en apoyo de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología de los aspectos ecológicos en los derechos de vía de las vías federales de comunicación;
- XXVI. Promover y en su caso, organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transportes, y
- XXVII. Los demás que expresamente le fijen las leyes y reglamentos " .

### 3.3. Metas.

Las metas trazadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se encuentran establecidas en el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 1984 - 1988, que en materia de transporte aéreo se encuentran las siguientes:

" • Incrementar los pasajeros transportados a razón de 8% anual en promedio para que se obtenga aproximadamente al finalizar el periodo 28 millones de pasajeros entre las empresas troncales, regionales y alimentadoras.

• Para el año de 1988 el tráfico aéreo nacional ascenderá a 20.5 millones con una participación del 57% por parte de la Compañía Mexicana de Aviación, con 11.6 millones de pasajeros transportados, en tanto que Aeroméxico captará el 43% restante con 8.9 millones de pasajeros transportados.

• Para el tráfico aéreo internacional se estima que en 1988 se transportarán 8.6 millones de pasajeros de los cuales el 51%, o sea 4.4 millones se prevé transportar en las empresas nacionales y el 49%, es decir 4.2 millones, corresponderá a las aerolíneas extranjeras.

- Las empresas aéreas nacionales deberán concentrar esfuerzos en el mercado de los Estados Unidos de América que representan el 80% del movimiento internacional y donde la participación que actualmente es del 50% deberá por lo menos sostenerse.
- Realizar esfuerzos en los demás mercados internacionales, con prioridad al Europeo, que permita elevar los factores de ocupación con rendimientos adecuados. De esta manera se continuará garantizando la autodetrainación en nuestra vinculación con el exterior y se contribuirá a captar divisas vía turismo.
- Vincular el desarrollo de las líneas aéreas con las políticas de turismo.
- Revisar los cuadros de rutas de las empresas aéreas nacionales, así como su designación para tender mercados internacionales de acuerdo a los convenios que tiene celebrados nuestro país.
- Continuar dando prioridad las aerolíneas nacionales para el servicio de transporte nacional.
- Continuar con la revisión de los convenios bilaterales que nuestro país no ha podido aprovechar, poniéndose a disposición a la aerolínea nacional que

se encuentre en condiciones de aprovechar los derechos de tráfico negociados.

- Buscar mayor participación de las empresas aéreas nacionales en los vuelos de fletamiento sin descuidar los servicios regulares, dentro de una política regional de desenvolvimiento de la aviación comercial y del turismo.

- Para hacer frente a la demanda de transporte aéreo nacional y fortalecer su participación en el mercado internacional, las líneas aéreas troncales requerirán aumentar su oferta de asientos kilómetro de 26, 700 millones en 1984 a 35, 000 millones en 1988, representando un crecimiento de equipo de vuelo. El aumento en la capacidad hará posible que el número de horas de vuelo llegue a 350,472 en 1988, cifra superior a la de 1984 en que Aeroméxico y Mexicana de Aviación volaron un total estimado de 277,093 horas. Se estima que la flota total pasará de 83 a 94 aviones con un aumento en la capacidad de 12, 684 a 15, 966 asientos, o sea un incremento del 26% .

El incremento en la flota se regulará para lograr una utilización efectiva diaria de alrededor de 9 horas, obteniendo factores de ocupación crecientes a lo largo de los cinco años, de 62% promedio para ambas empresas en 1984 al 68% en 1988. Esto implica mejorar los programas de mantenimiento de las aeronaves, concentrar esfuerzos en los sistemas de opera-

-ción en los aeropuertos para reducir tiempos de estadia y optimizar el uso de las tripulaciones y equipos de tierra.

- En 1983 se atendieron 31 millones de pasajeros en la red de Aeropuertos y Servicios Auxiliares y se espera en 1986 alcance 42 millones, los que representa un aumento porcentual anual del 6% por lo que deberá asegurarse el equilibrio de la red para propósitos de atención de operaciones, conservación y ampliación de instalaciones.

- Continuar con la construcción de las terminales aeroportuarias en puntos estratégicos para el desarrollo de las principales actividades económicas, como lo son los centros turísticos del país, en Puebla, Colima, Ixtepec, León, Morelia, San Luis Potosí, Tepic, Santa Rosalía, Ciudad Victoria, Lázaro Cárdenas y Bahías de Huastulco. Un total de 56 aeropuertos nacionales atenderán a 31.4 millones de pasajeros de los cuales 15.5 millones serán transportados por los 90 aparatos de la flota de Aeroméxico y Mexicana de Aviación " .

### 3.4. Estrategias.

Las estrategias propuestas en el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes para el periodo 1954 - 1958, se establecen de acuerdo a la función principal de los transportes que se fundamentan en atender las necesidades de los servicios que requiere el país, manteniendolo comunicado para que se logre dar el desarrollo de la actividad económica y la integración de las diferentes zonas del territorio nacional, lo cual, se logrará con una adecuada coordinación de sus funciones. Por lo tanto, lo fundamental de las estrategias se encuentran integrado para el transporte aéreo en los lineamientos de estrategia que en general se busca que el transporte aéreo de pasajeros se mejore los servicios, el sistema aeroportuario, la estructuración de las rutas nacionales y las internacionales de acuerdo con las necesidades que se requieran, aumentar la coordinación entre las dos aerolíneas nacionales y de estas con la Secretaría de Turismo, y la modernización y ampliación de la infraestructura aeroportuaria para lograr una mayor productividad.

### 3.5. Objetivos.

Los objetivos establecidos para el periodo 1984 - 1988 por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los encontramos inscritos en el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes, donde nos dice:

#### Objetivos generales del sector:

" De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo, el programa sectorial se orientará a:

- I . Reforzar la independencia nacional y coadyuvar el ejercicio pleno e integral de la soberanía, extendiendo el sistema de transporte a todo el territorio nacional y mejorando nuestra vinculación con el exterior.
- II. Satisfacer al menor costo para la comunidad, las necesidades de movimiento de bienes y personas.
- III. Contribuir a la descentralización y al logro de una sociedad más igualitaria, estableciendo una mejor vinculación entre las distintas regiones del país.

- IV. Coadyuvar a realizar un abasto oportuno.
- V. Proteger y mejorar el aprovechamiento de la capacidad instalada.
- VI. Mantener la ocupación y generar empleos.
- VII. Avanzar hacia la suficiencia financiera del Sector, estructurando un sistema tarifario y un esquema especializado de fomento que apoye el desarrollo de los servicios.
- VIII. Disminuir la dependencia del exterior.

Por otro lado, para asegurar acciones congruentes con los objetivos nacionales, el programa del Sector incluye los siguientes objetivos específicos:

- IX. Incrementar la capacidad y cobertura de los servicios de transporte.
- X. Desarrollar los diferentes modos de transporte en un sistema integrado que permita la combinación más eficiente de servicios para el traslado seguro y expedito de personas y bienes, contribuyendo a la modernización del apartado productivo y distributivo.

- XI. Promover una distribución más equilibrada de los servicios entre las diferentes regiones del país para apoyar la movilización de su potencial de desarrollo.
- XII. Consolidar la organización del Transporte, tanto en la función de autoridad como en la prestación de los servicios para fortalecer la rectoría del Estado e impulsar el desarrollo de los sectores social y privado, en el transporte.
- XIII. Aumentar la seguridad de los servicios de transporte en las vías generales de comunicación, a fin de abatir el índice de accidentes.
- XIV. Ampliar la capacidad tecnológica en materia de infraestructura, equipamiento y operación del sistema de transportes, fomentando la investigación y la actividad industrial acorde a las necesidades nacionales ". (72)

### Objetivos Subsectoriales.

" De acuerdo con los propósitos sectoriales, los diferentes modos de transporte contarán con la infraestructura básica y complementaria, con los equipos y las normas de organización y de operación que les permitan atender los requerimientos de los diferentes sectores y regiones del país. Específicamente, los objetivos fundamentales ... " (73), del subsector de transporte aéreo es el siguiente:

#### Transporte aéreo:

" Satisfacer las necesidades de transporte aéreo de pasajeros y de carga, manteniendo la seguridad y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Coadyuvar al desarrollo de los centros turísticos, comerciales, agropecuarios e industriales, así como a zonas marginadas, a través de la integración de un sistema de transporte aéreo troncal, alimentador y regional.

Reforzar la participación de la aviación civil mexicana en el contexto internacional, manteniendo la independencia y autodeterminación en la materia " . (74)

(73) Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes ... , p. 190 .

(74) Ibídem, 191.

4.- La Compañía Mexicana de Aviación y su significación como entidad paraestatal.

#### 4.1. Definición de entidad paraestatal.

Al hablar de entidad paraestatal e investigar su definición, observemos claramente que en la mayoría de los autores dedicados a estudiar esta misma, incurren en dar a conocer diferentes puntos de vista al respecto, por lo tanto, concluyo que no es posible establecer con gran exactitud sobre una idea generalizada e cerca de un concepto único de la propia esencia de lo que representa en su significado que guarda en su interior, debido a la diversidad de criterios existentes que prevalecen actualmente sobre el mismo. Acorde con lo anteriormente expuesto me concretaré a dar a conocer los elementos básicos y esenciales que conforman a la entidad pública por medio de los criterios establecidos por algunos autores que se apegan más a una definición esclarecida al respecto. Así mismo, es una entidad paraestatal en clasificación y en cuanto a vocación es una empresa comercial dado que no solo cumple con funcionalidad sino también es productiva.

El "... Instituto Internacional de Ciencias Administrativas" ... propuso como definición de la empresa pública, la siguiente: " Es una actividad económica organizada sobre una base institucional por el Estado o la sociedad o con la participación mayoritaria de ellos, por interés público y del Estado y de la sociedad en cuestión " . ( 75 )

Por lo tanto, " la división de Administración Pública de la Organización de Naciones Unidas al laborar un manual de empresas públicas expresó que estos entes son susceptibles de definirse con exactitud. Sin embargo, dicho manual considera a la empresa pública como una: Agencia de carácter principalmente industrial comercial o financiero, parcial o enteramente poseída y sustancialmente controlada por el gobierno central ( o en el caso de un país con una constitución federal, por un gobierno regional ) " . ( 76 )

Ruiz Massieu nos define a la empresa pública como " ... la organización autónoma de los factores de la producción, dirigida a producir o distribuir bienes o servicios en el mercado, con personalidad jurídica o que se manifiesta a través de una fiduciaria; organización en la que el Estado ( o algún ente paraestatal ) ha hecho un aporte patrimonial que deberá pa-

( 75 ) J. Feya Viesca, Administración Pública Federal, p. 548.

( 76 ) Ibídem, p. 549.

- ser o formar parte del capital social o del patrimonio fiduciario. De ello se desprende para el aportante el status de asociado, justamente porque ha hecho tal aportación, o el de responsable o corresponsable de la administración de la empresa. Resumiendo: se trata de una entidad económica personificada en la que el Estado ha contribuido con capital por razones de interes público, social o general" . ( 77 )

Asimismo, Sergio García Ramírez define a la empresa pública como " unidades de producción de bienes o prestación de servicios, que poseen una contrapartida patrimonial directa, formada por decisión inmediata del Estado ( incluso en los casos de constitución de una sociedad mercantil o de un fideicomiso, pues siempre se requiere la autorización gubernamental para la participación estatal ), con recursos que éste o sus conductos parastatales reciben de fuentes fiscales o crediticias, o de asociación con capitales sociales o privados, o de la aplicación de los precios y tarifas que ponen a disposición del público y sujetos al cumplimiento forzoso y directo de los planes y programas gubernamentales y a un régimen específico de control autoritario " . ( 78 )

( 77 ) F. Ruiz Massieu, la empresa pública, p. 30.

( 78 ) Carrillo Castro, García Ramírez, las empresas públicas en ..., p. 23.

Víctor Bravo Ahuja define a la empresa pública a todas aquellas que " se caracterizan por poseer personalidad jurídica y patrimonios propios, que son propiedad total o parcial del Gobierno Federal y que tienen como objeto alguna actividad de producción o de distribución de bienes o servicios o en las que el Estado tiene facultades para intervenir en sus decisiones fundamentales " . ( 79 )

( 79 ) Víctor E. Bravo Ahuja R, la empresa pública ..., p. 18.

#### 4.2. Marco histórico de la entidad paraestatal en México.

En México, " las empresas públicas fueron naciendo en función de situaciones muy diversas, entre las cuales destaca la decisión del Estado, surgido de la Revolución de 1910, de crear entidades para ejercer funciones que hasta el momento no desempeñaba..." (80), tomando en consideración que anteriormente se tenía conocimiento previo de antecedentes directos de lo que comenzaba a ser la entidad pública en nuestro país a partir del Banco del Avío (1830), el Banco de Amortización de la Moneda de Cobre (1837) y el Ministerio de Fomento (1853). De esta manera, "...las empresas públicas del México contemporáneo surgieron inmediatamente después del movimiento armado, en un intento del Estado mexicano por reorganizar la economía nacional en materia de política fiscal y monetaria". (81) Por lo cual, "de 1920 -cuando la nueva administración pública inicia su estabilización- e 1930 -cuando empiezan a sentirse en México los efectos de la crisis internacional de 1929-, el Estado impulsa la construcción de una nueva infraestructura, institucional y material". (82)

Naciendo entidades públicas "... consideradas como necesarias para dotar de cierta estabilidad al sistema económico nacional ... " (83), como es "... el caso del Banco de México ( Bancó Central ) creado en 1925 para atender, en principio la necesidad de con -

( 80 ) A. Carillo Castro, la empresa pública ..., p.p.15-16.

( 81 ) V. Bravo Ahuja R., la empresa pública ..., p. 22.

( 82 ) Juan F. Leal, México: Estado ..., p. 92.

( 83 ) A. Carillo Castro, ob. cit., p.16.

-tar con un emisor único de moneda ... " ( 34 ); Comisión Nacional de Caminos ( 1925 ); Comisión Nacional de Irrigación ( 1925 ); y el Banco Nacional de Crédito Agrícola y Ganadero, S.A. ( 1926 )

" El impacto de la crisis del 29, aunado a la efervescencia social y política interna, hace de 1931 - 1932 años críticos, que encuentran su expresión en la modificación de la política económica anterior y en la expansión de la actividad empresarial del Estado " . ( 35 ) " Una vez que la crisis económica de 1929 se conjuró y que el país recuperó su tranquilidad política merced a la intervención del general Plutarco Elías Calles, los seis años de la administración del Presidente Cárdenas se caracterizaron por una participación muy activa del Estado en la economía orientada ... fundamentalmente a establecer las bases definitivas que allanaron el camino del futuro desarrollo capitalista de la nación. Al respecto, es necesario precisar que la nueva coyuntura histórica-estructural se articuló con una conscientización por parte de las autoridades públicas acerca del papel fundamental que debía asumir el Estado como rector de la economía nacional " . ( 36 ) De esta manera, las empresas públicas " ... que surgen en el peri-

( 34 ) A. Cerillo Castro, ob. cit., p. 16.

( 35 ) Juan F. Leal, ob. cit., p. 93.

( 36 ) V. Bravo Ahuja R., ob. cit., p. 22.

-odo que corre de 1933 a 1940: Nacional Financiera, S.A. ( 1933 ); Dirección de Pensiones Civiles y de Retiro -antecedente del ISSTE- (1933); Banco Hipotecario Urbano y de Obras Públicas, S.A. ( 1933 ); Banco Nacional de Crédito Ejidal, S.A. ( 1935 ); Petróleos de México, S.A. ( 1935 ); Productora e Importadora de Papel, S.A. -PIPSA- ( 1935 ); Almacenes Nacionales de Depósito, S.A. ( 1935 ); Comisión Federal de Electricidad, S.A. ( 1937 ); Ferrocarriles Nacionales de México, S.A. -expropiación por razones de utilidad pública de la parte que pertenecía a particulares- ( 1937 ); Compañía Exportadora e Importadora Mexicana, S.A. -CEIMSA hoy CONASUPO- ( 1937 ); Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A. ( 1937 ); Banco Nacional Obrero para la Promoción Industrial, S.A. -reorganizado en 1941 como Banco Nacional de Fomento Cooperativo, S.A. ( 1937 ); Aseguradora Mexicana, S.A. ( 1937 ); Petróleos Mexicanos, S.A. -expropiación e compañías extranjeras, por causa de utilidad pública- (1938); Comisión de Fomento Minero, ( 1939 ) " . ( 37 )

" La situación creada por la Segunda Guerra Mundial, aunada al momento político interno, se expresa en una reorientación de la política económica gubernamental y de las funciones del arreglo de las empresas públicas. Dicha política se extiende de 1940

a 1945, y difiere sustancialmente de la del periodo anterior. Ella consiste, básicamente, en consolidar la "paz social" y promover la industrialización de México".  
( 85 )

" En el periodo de la guerra el agregado de organismos públicos se ve acrecentado con los siguientes: Compañía Nacional Distribuidora y Reguladora, S.A. -hoy CONASUPO- (1941); Instituto Mexicano del Seguro Social ( 1942 ); Altos Hornos de México, S.A. ( 1942 ); Fundiciones de Hierro y Acero, S.A. ( 1942 ); Cafés de Tapachula, S. de R.L. de C.V. -hoy Beneficios Mexicanos de Café, S. de R.L. de C.V.- ( 1942 ); Compañía Carbonífera Unida de Palau, S.A. ( 1943 ); Cobre de México, S.A. ( 1943 ); Guanos y Fertilizantes de México, S.A. ( 1943 ), y Sosa Texcoco, S.A. ( 1944 ) " . ( 89 )

" En 1946 se da principio a otra etapa de la historia de las empresas y organismos públicos, que corre hasta 1960, aproximadamente. Este periodo es regido por una política económica, imprevisora y coyuntural, que oculta, sin embargo, una coherente lógica interna.

Esta descansa en el firme propósito de nutrir ... la expansión de las empresas privadas, nacionales y extranjeras; mediante un financiamiento inflaciona-

( 88 ) Juan F. Leal, ob. cit., p. 97.

( 89 ) Idem.

-rio del gasto y de la inversión pública -emisión monetaria-, a través de la adopción de medidas impositivas de corte regresivo, y por medio de las devaluaciones y la inestabilidad cambiaria " . ( 90 )

" De 1946 a 1960 se suman al sector público de la economía, entre otras, las siguientes empresas: . Ayotla Textil, S.A. ( 1946 ); Cía. Mexicana de Terrenos del Río Colorado, S.A. ( 1946 ); Banco Nacional Monte de Piedad ( 1946 ); Banco Nacional del Ejército y la Armada, S.A. ( 1946 ); Departamento de la Industria Militar ( 1947 ); Banco Nacional Cinematográfico, S.A. ( 1947 ); Ingenio Independencia, S.A. ( 1947 ); Laboratorios Nacionales de Fomento Industrial ( 1947 ); Industria Petroquímica Nacional, S.A. ( 1949 ); Henequén del Pacífico, S.A. de C.V. ( 1950 ); Patronato del Ahorro Nacional ( 1950 ); Empacadora Ejidal, S.A. de C.V. ( 1951 ); Comisión del Río Fuerte ( 1951 ); Comisión del Río Grijalva ( 1951 ); Diesel Nacional, S.A. ( 1951 ); Mexicana de Coque y Derivados, S.A. de C.V. ( 1951 ); Mafz Industrializado, S.A. ( 1951 ); Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V. -denominación anterior Cía. del F.F.C.C. Sud Pacífico de México- ( 1952 ); Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S.A. ( 1952 ); Cía. Minera La

( 90 ) Juan P. Leal, ob. cit., p. 102.

Florida de Múzquiz, S.A. ( 1952 ); Maderas Industrializadas de Quintana Roo, S.A. ( 1952 ); Ingenio Rosales, S.A. ( 1953 ); Operadora Textil, S.A. de C.V. ( 1953 ); Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, S.A. ( 1953 ); Banco Nacional de Transportes, S.A. ( 1953 ); Comercial Mexicana, S.A. de C.V. ( 1954 ); Fábricas de Papel Tuxtepec, S.A. ( 1954 ); Sales y Alcalis, S.A. ( 1955 ); Comisión Nacional de Seguros ( 1956 ); Zincamex, S.A. ( 1956 ), y la Perla, Minas de Fierro, S.A. ( 1957 ) " . ( 91 )

" ... de 1960 a 1970 se vive ... una estabilidad cambiaria y un crecimiento más rápido de la economía mexicana " . ( 92 ) " ... a continuación algunos de los organismos y empresas creados por el gobierno federal en la década 1960-1970: Instituto de Seguridad Social al Servicio de los Trabajadores del Estado -ISSTE- (1960) ; Unión Nacional de Productores de Azúcar, S.A. de C.V. ( 1960 ); Instituto Nacional de Protección a la Infancia -INPI- ( 1961 ); Siderúrgica Nacional, S.A. -denominación anterior, Toyoda de México, S.A.- ( 1961 ); Cía. Nal. Distribuidora de Subsistencias Populares -CONASUPO- ( 1961 ); Azucarera de la Chontalpa, S.A. ( 1961 ); Aseguradora Nacional Agrícola y Ganadera, S.A. ( 1961 ); Adminis-

( 91 ) Juan F. ... , ob. cit., p. 102.

( 92 ) Ibídem, p. ...

-tradora Inmobiliaria, S.A. ( 1963 ); Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos ( 1963 ); Ingenio San Francisco El Naranjal, S.A. ( 1963 ); Compañía de Luz y Fuerza del Centro, S.A. ( 1963 ); Banco Nacional Agropecuario, S.A. ( 1965 ); Bancos Agropecuarios -del Noroeste, del Noreste, del Norte, de Occidente, del Sur y del Sureste- ( 1965 ); Aeropuertos y Servicios Auxiliares ( 1965 ); Azufres Nacionales Mexicanos, S.A. de C.V. ( 1967 ); Industrial de Abastos ( 1967 ) Sistema de Transporte Colectivo ( 1967 ); Siderúrgica Las Truchas (1969); y Algodonera Comercial Mexicana, S.A. ( 1969 ) ". ( 93 ) " ... la capacidad del Estado para actuar directamente como ente económico dependió de 1960 a 1970, de los créditos y de la inversión extranjera ... " ( 94 ).

A partir de 1970 en adelante, " ... la participación estatal tendría por marco, el modelo económico denominado " desarrollo compartido ". En esta época el sector paraestatal evolucionó " ya no buscando simplemente complementar el sector privado, haciendo sus actividades más rentables, sino también reemplazar las importaciones muy costosas, (como los bienes de capital y de transporte) lograr una más racional ex-

( 93 ) Juan F. Leal. ob. cit.. p. 104.

( 94 ) *Ibidem*, p. 105.

-plotación de las riquezas naturales, crear empleos y equilibrar geográficamente el desarrollo del país.

En esta ... etapa, la preferencia es dada a las inversiones de tecnología compleja que exige de mucha investigación, como en la petroquímica, el petróleo, las minas, la producción de acero, de aluminio ... La Empresa Pública es la más desarrollada en los siguientes campos; en la relación entre capital y trabajo; en la substitución de importaciones costosas en bienes de capital o en materias primas; en la investigación científica y tecnológica " . ( 95 )

" Así, se puede considerar que el sector paraestatal ha evolucionado mediante una diversificación de actividades como lo son las que se realizan en apoyo a las actividades científicas y tecnológicas que requiere el desarrollo económico del país; a este propósito responde la creación de entidades como el Instituto Mexicano de Energía Nuclear, los Laboratorios Nacionales de Fomento Industrial y el Instituto Mexicano de Investigación Tecnológica (IMIT), el Instituto Mexicano de Comercio Exterior y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología " . ( 96 )

( 95 ) H. Flores de la Peña, Empresa Pública ..., p. 23.

( 96 ) N. González P., la reforma administrativa ..., p.p.

" Una de las consecuencias del pronunciado crecimiento de las entidades paraestatales durante el periodo 70 - 76, fue que empezó a constatarse la impostergable necesidad de racionalizar ese vasto universo paraestatal, de posibilitar su coordinación efectiva (que resultaba nugatorio al suponer que descansaba en el titular del Ejecutivo), de darle congruencia a las acciones de dependencias y entidades y de establecer normas, mecanismos y políticas de control para ejercer la necesaria tutela administrativa inherente a la estructura de organización gubernamental de nuestra Administración Pública Federal." ( 37 )

En la actualidad, el marco de la entidad pública en nuestro país sufre una transformación generalizada, al observar que el mayor número de entidades públicas con que contaba el gobierno se ve afectado por la crisis en que se vive, lo cual, produjo que el mayor número de dichas entidades empezaran a generar pérdidas económicas sumamente fuertes, obligando al gobierno a subsidiar a la mayoría de ellas, provocando en un determinado momento que ya no pudiera sanear esta carga económica que afectaba directamente a la propia economía de la nación, decidiendo en privatizar a la

7 ) N. González P., la reforma administrativa..., p.p.

mayoría de éstas y desapareciendo otras, quedándose el gobierno solamente con aquellas que si otorgaran rendimientos en su producción sin afectar en la estructura económica del país. Con ello, se logra disminuir en un momento determinado la carga de control y subsidio del aparato burocrático, saneando el grosor de la administración pública.

#### 4.3. Marco jurídico e institucional.

Las entidades paraestatales, se encuentran determinadas jurídicamente e institucionalmente por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos donde se plasman los lineamientos que conforman la administración pública. Los artículos constitucionales que competen a tal designación son los siguientes:

Primeramente el artículo 89 de nuestra carta magna, trata sobre las facultades y obligaciones del Presidente del país. Asimismo, la fracción primera y veintiseis de dicho artículo, refiere directamente sobre la entidad pública de la propia Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, expresando conforme se encuentra textualmente inscrito lo siguiente:

" Artículo 89 .- Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes:

- I. Promulgar y ejecutar las leyes que expide el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera Administrativa a su exacta observancia.

XX. Los demás que confiere expresamente esta Constitución " .

En la fracción primera observamos dos elementos importantes, que son:

- " a) Promulgar las Leyes expedidas por el Congreso de la Unión. La promulgación es el reconocimiento que el Ejecutivo hace de la existencia de una ley y la orden que se cumple , después de haber sido publicada, y
- b) Ejecutar las leyes, o sea convertir los mandamientos legislativos en realidades de todo orden; económico, social, político, cultural, etc. Para llevar a cabo esta labor se le atribuye la facultad de expedir reglamentos que son disposiciones que facilitan el cumplimiento de las leyes elaboradas por el Legislativo. Además, se le autoriza para realizar todos los actos que constituyen la administración pública " . ( 98)

(98) Mexicano: Esta es tu constitución , p. 248.

" Artículo 90 .- La Administración Pública Federal será centralizada y paraestatal conforme a la Ley Orgánica que expida el Congreso, que distribuirá los negocios del orden administrativo de la Federación que estarán a cargo de las secretarías de Estado y departamentos administrativos y definirá las bases generales de creación de las entidades paraestatales y la intervención del Ejecutivo Federal en su operación.

Las leyes determinarán las relaciones entre las entidades paraestatales y el Ejecutivo Federal, o entre éstas y las secretarías de Estado y departamentos administrativos ".

En éste artículo, observamos que la administración pública se encuentra dividida en centralizada, que comprende todas las secretarías de Estado y los departamentos administrativos; y, el sector paraestatal, comprendiendo a los organismos descentralizados y de participación estatal.

Así mismo, los lineamientos jurídicos e institucionales de las entidades públicas, se encuentran integrados en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, los cuales, se encuentran localizados en el " Título Primero " del " Capítulo Unico " , referente a la administración pública federal, y también en el " Título Tercero " de su " Capítulo Unico " concerniente a todo lo relacionado con la administración pública paraestatal. A continuación, definiremos los artículos que se encuentran plasmados en los títulos anteriormente mencionados que tratan sobre las entidades paraestatales:

Del Título Primero, del Capítulo Unico, referente a la administración pública federal, los artículos que tratan sobre las entidades paraestatales son los siguientes:

"Artículo 1º .- La presente ley establece las bases de organización de la administración pública federal, centralizada y paraestatal.

La Presidencia de la República, las Secretarías de Estado, los Departamentos Administrativos y la Procuraduría General de la República integran la administración pública centralizada.

Los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal, las instituciones nacionales de crédito, las organizaciones auxiliares nacionales de crédito, las instituciones nacionales de seguros y de finanzas y los fideicomisos, componen la administración pública paraestatal.

Artículo 3º.- El poder Ejecutivo de la Unión se auxiliará, en los términos de las disposiciones legales correspondientes de las siguientes entidades de la administración pública paraestatal:

- I. Organismos descentralizados;
- II. Empresas de participación estatal, instituciones nacionales de crédito, organizaciones auxiliares nacionales de crédito e instituciones nacionales de seguros y de finanzas, y
- III. Fideicomisos.

Artículo 7º.- El Presidente de la República podrá convocar a reuniones de Secretarios de Estado, Jefes de Departamentos Administrativos y demás funcionarios competentes, cuando se trate de definir o evaluar la política del Gobierno Federal en materias que sean de la competencia concurrente de varias dependencias, o entidades de la administración pública federal. Estas reuniones serán presididas por el Titular del Ejecutivo Federal y el secretario técnico de las mismas estará adscrito a la Presidencia de la República.

Artículo 8º .- El Titular del Poder Ejecutivo Federal conterà con las unidades de asesoría, de apoyo técnico y de coordinación que el propio Ejecutivo determine, de acuerdo con el presupuesto asignado a la Presidencia de la República.

Artículo 9º .- Las dependencias y entidades de la administración pública centralizada y paraestatal conducirán sus actividades en forma programada, con base en las políticas que para el logro de los objetivos y prioridades de la planeación nacional de desarrollo, establezca el Ejecutivo Federal.

Ahora bien , describiremos los artículos que corresponden al Título Tercero, del Capítulo Único, que se refiere a lo que concierne a la administración pública paraestatal, que son:

Artículo 45 .- Son organismos descentralizados las entidades creadas por ley o decreto del Congreso de la Unión por decreto del Ejecutivo Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propios, cualquiera que sea la estructura legal que adopten.

En éste artículo podemos apreciar las características esenciales de los organismos descentralizados, los cuales son:

- Para poder crear un organismo descentralizado debe contar con una ley o decreto que lo establezca y que será expedida por el Congreso de la Unión.
- Sus características son:
  - Poseen un patrimonio propio.
  - Cuenten con personalidad jurídica propia
  - Se encuentran encaminados a un fin específico.

Artículo 46 .- Son empresas de participación estatal mayoritaria las siguientes:

I. . Las sociedades nacionales de crédito constituidas en los términos de su legislación específica;

II . Las sociedades de cualquier otra naturaleza incluyendo las organizaciones auxiliares nacionales de crédito; así como las instituciones nacionales de

seguros y fianzas, en que se satisfagan alguno o varios de los siguientes requisitos:

a) Que el Gobierno Federal o una o más entidades paraestatales, conjunta o separadamente, aporten o sean propietarios de más del 50% del capital social.

b) Que en la constitución de su capital se hagan figurar títulos representativos de capital social de serie especial que sólo puedan ser suscritas por el Gobierno Federal; o

c) Que el Gobierno Federal corresponda la facultad de nombrar a la mayoría de los miembros del órgano de gobierno o su equivalente, o bien designar al presidente o director general, o cuando tenga facultades para vetar los acuerdos del propio órgano de gobierno.

Se asimilan a las empresas de participación estatal mayoritaria, las sociedades civiles así como las asociaciones civiles en las que la mayoría de los asociados sean dependencias o entidades de la administración pública federal o servidores públicos federales que participen en razón de sus cargos o alguna o varias de ellas se obliguen a realizar o realicen las aportaciones económicas preponderantes.

Las empresas de participación estatal se dividen en dos partes, que son: las empresas de participación estatal mayoritarias y las empresas de participación estatal minoritarias.

Para su creación, como anteriormente lo mencionamos se necesita una ley o decreto para su creación.

Ahora bien, entre sus características de estas encontramos las siguientes:

- Empresa de participación estatal mayoritaria:
  - Poseen del 50 % o más de las acciones de la empresa.
  
- Empresa de participación estatal minoritaria:
  - Posee como mínimo el 25% y como máximo hasta el 50 % de las acciones de la empresa.

Artículo 47 .- Los fideicomisos públicos a que se refiere el artículo 3º, fracción III, de esta ley, son aquéllos que el gobierno federal o alguna de las demás entidades paraestatales constituyen, con el propósito de auxiliar al Ejecutivo Federal en las atribuciones del Estado para impulsar las áreas prioritarias del desarrollo, que cuenten con una estructura

orgánica análoga a las otras entidades y que tengan comités técnicos.

En los fideicomisos constituidos por el gobierno federal, la Secretaría de Programación y Presupuesto fungirá como fideicomitente único de la administración pública centralizada.

Artículo 48 .- A fin de que se pueda llevar a efecto la intervención que, conforme a las leyes, corresponde al Ejecutivo Federal en la operación de las entidades de la administración pública paraestatal, el Presidente de la República las agrupará por sectores definidos, considerando el objeto de cada una de dichas entidades en relación con la esfera de competencia que ésta y que otras leyes atribuyen a las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos.

Artículo 49 .- La intervención a que se refiere el artículo anterior se realizará a través de la dependencia que corresponda según el agrupamiento que por sectores haya realizado el propio Ejecutivo, la cual fungirá como coordinadora del sector respectivo.

Corresponde a los coordinadores de sector coordinar la programación y presupuestación, conocer la operación, evaluar los resultados y participar en los

Órganos de gobierno de las entidades agrupadas en el sector a su cargo, conforme a lo dispuesto en las leyes.

Atendiendo a la naturaleza de las actividades de dichas entidades, el titular de la dependencia coordinadora podrá agruparlas en subsectores, cuando así convenga para facilitar su coordinación y dar congruencia al funcionamiento de las citadas entidades.

Artículo 49 bis .- ( Derogado ).

Artículo 50 .- Las relaciones entre el Ejecutivo Federal y las entidades paraestatales, para fines de congruencia global de la administración pública paraestatal, con el sistema nacional de planeación y con los lineamientos generales en materia de gasto, financiamiento, control y evaluación, se llevarán a cabo en la forma y términos que dispongan las leyes, por conducto de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, de Programación y Presupuesto y de la Contraloría General de la Federación, sin perjuicio de las atribuciones que competan a las coordinadoras de sector.

Artículo 51 .- ( Derogado ).

Artículo 52 .- ( Derogado ) .

Artículo 53 .- ( Derogado ) .

Artículo 54 .- ( Derogado ) .

Artículo 55 .- ( Derogado ) .

Artículo 56 .- ( Derogado ) " .

Por último, las entidades paraestatales se encuentran delineadas jurídica e institucionalmente por la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 14 de mayo de 1986. Dicha Ley, trata sobre aspectos importantes como nos dice su propia presentación, como un " ... conjunto de reformas administrativas, económicas y jurídicas del Gobierno de la República para modernizar a las entidades públicas y dar mayor efectividad a su papel de promotoras del desarrollo nacional " . Así mismo, " ... se dota a la empresa pública de una organización jurídica propia ..." y propone que las empresas públicas regulen " ... sus aspectos corporativos internos y precisar su régimen financiero y administrativo " . " En lo general, la ley confiere una mayor capacidad de decisión a los órganos de gobierno de las empresas a fin de fortalecer su autonomía; define a los directivos sus responsabilidades en forma más amplia y precisa; y especifica el papel rector del coordinador sectorial y la preeminencia de los programas sectoriales." .

A continuación, daremos a conocer el marco jurídico e institucional de la entidad paraestatal de la Compañía Mexicana de Aviación.

" por considerarse al espacio aéreo nacional propiedad de la nación, la regulación, control y desarrollo del transporte aéreo esté a cargo del Gobierno Federal, cuyas facultades en este campo se establecen en la propia Constitución y de las leyes que de ella emanan ... " (99), además de las establecidas en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; la Ley de Sociedades Mercantiles; la Ley de Vías Generales de Comunicación y Reglamentos que regulen la operación del transporte aéreo; Ley Federal de Impuesto sobre Portes y Pasajes; Ley de Inspección de Contratos y Obras Públicas; Ley de ingresos de la federación; y, la Ley de las entidades paraestatales.

También, se toman en cuenta los lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo; Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes; y, los propios reglamentos internos de la empresa.

La Compañía Mexicana de Aviación como entidad paraestatal, le antahe todas las disposiciones establecidas por los artículos que establece la propia Constitución en materia de entidad paraestatal, por

(99) El transporte en la actividad turística, p. 13.

lo cual, serán todos aquellos que nos referimos con anterioridad y en relación aquellos " ... artículos referentes a la prestación de los servicios públicos de transportación, como el 32 en donde se establece el requisito de la nacionalidad mexicana por nacimiento para desempeñarse como capitán, piloto, patrón, maquinista, mecánico y, de manera general, para tripular cualquier embarcación o aeronave, que se ampare bajo bandera mexicana ". (100)

En la Ley de Vías Generales de Comunicación y Reglamentos, se establece en el libro cuarto todo lo referente a la legislación de las comunicaciones aeronáuticas.

" Conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en lo concerniente a la aviación, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, establece en su artículo 36 las facultades relativas al transporte, comunicaciones y a la infraestructura aeronáutica, es a su vez, la autoridad y ejerce el control del transporte aéreo a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil. A éste corresponde el otorgamiento de conexiones y permisos para el establecimiento y operación de líneas aéreas nacionales y la negociación de convenios para la operación de líneas aéreas

(100) El transporte en la actividad turística, p. 13.

internacionales, así como la fijación de normas técnicas para el funcionamiento y operación de los transportes aéreos, la determinación de los requisitos que debe cumplir el personal aeronáutico, la autorización de sus actividades y la verificación técnica del equipo " .  
(101)

" A la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos de la misma Secretaría, le compete el establecimiento de las tarifas aéreas nacionales y el acuerdo de las tarifas de las rutas internacionales que lleguen o salgan del país " .(102)

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo, la función esencial de la entidad paraestatal es, enfrentar la crisis, recuperar la capacidad de crecimiento y el desarrollo del país, principalmente.

En el Plan Nacional de Comunicaciones y Transportes, el transporte aéreo es considerado estratégico para el desarrollo económico del país y mantener comunicado a la nación. " se trata por tanto de una política que esté estrechamente vinculada con el cumplimiento de los objetivos nacionales dentro de los cuales hay que identificar con precisión la necesidad

(101) El transporte en la actividad turística, p.p. 14-15 .

(102) Ibídem, p. 15.

de contar con un transporte aéreo nacional que esté en condiciones de colaborar a ese cumplimiento y promover el desarrollo del turismo. En concreto ello significa que debe valerse por el desarrollo armónico de las dos compañías nacionales, Aeroméxico y Mexicana de Aviación, y buscar al mismo tiempo, una ecuación que permita el crecimiento del turismo " .(103)

También el subsector transporte aéreo debe buscar la autosuficiencia desde el punto de vista económico.

(103) Lodeza Tovar, B., El desarrollo del transporte aéreo en México, p. 89.

4.4. Organismos y convenios de carácter internacional que regulan el transporte aéreo.

El transporte aéreo se encuentra regulado por diversos organismos y convenios de carácter internacional aprobados por países que están de acuerdo en que se garantice la seguridad y el control sobre el tráfico aéreo y los distintos servicios que ofrece. Nuestro país se encuentra integrado a dichos organismos y convenios, los cuales son los siguientes:

Encontramos los convenios celebrados en la Conferencia de Chicago en el año de 1944 que concluyó con la celebración de cuatro documentos relativos a la seguridad y el control sobre el tráfico aéreo, dichos documentos son los que a continuación describiremos:

- " 1) Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional.
- 2) Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- 3) Acuerdo relativo al tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales.
- 4) Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional "

(104)

El primer convenio crea el organismo provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI) que tiene a su cargo la consultoría sobre transporte aéreo.

El segundo convenio crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que viene a ser la International Civil Aviation Organization (ICAO) en el idioma inglés, que es un organismo en el cual pertenecen y forman parte de ella países que poseen líneas aéreas que transitan el espacio aéreo internacional. Dicho organismo persigue la colaboración mutua para el mejoramiento de la industria de transportación aérea a nivel mundial. Entre los lineamientos que rigen en tal organismo son dictar " ... normas de navegación universales y establecer procedimientos técnicos generales " . (105), " ... la adopción de normas y métodos internacionales recomendados para regular la navegación aérea y proposiciones que faciliten el transporte aéreo mediante la reducción de los trámites aduanales y de inmigración. El convenio reconoce el principio de soberanía exclusiva y absoluta de todo Estado sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio de un estado contratante o hacia el interior de éste sin su conocimiento previo " .

(106)

(105) L. Fernández, Teoría y Técnica del Turismo, p. 293.

(106) El transporte en la actividad turística, p. 17.

" El tercer documento, conocido como Acuerdo de Tránsito, determine la forma en que los países pueden hacer uso del derecho de sobrevuelo y el derecho de efectuar escalas técnicas en los servicios aéreos regulares de manera multilateral " .(107)

Por último encontramos el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional que "... establece la forma de intercambio de las cinco libertades del aire en los servicios aéreos regulares " .(108), siendo tales libertades las siguientes:

" Primera libertad: El derecho de una aeronave de cualquier país a sobrevolar el territorio de otro.

Segunda libertad: El derecho a aterrizar en otro país por causas técnicas y sin propósito comercial.

Tercera libertad: El derecho a transportar pasajeros, correo y carga de su país a otro extranjero.

Cuarta libertad: El derecho de transportar pasajeros, correo y carga de un país extranjero al suyo propio.

(107) El transporte en la actividad turística, p.17.

(108) Idem.

Quinta libertad: El derecho a transportar pasajeros, correo y carga de un país extranjero a otro también extranjero." (109)

" En esta Conferencia de Chicago de 1944 asistieron como asesores los representantes de las Compañías aéreas que, con conocimiento de los gobiernos respectivos, nombraron un Comité para redactar los estatutos de una Organización Internacional de Compañías Aéreas. Es así como nació la I.A.T.A. ( Asociación de Transporte Aéreo Internacional )" .  
(110)

Los objetivos de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.), son los siguientes:

- " 1) Fomentar para beneficio de todos los pueblos del mundo, el transporte aéreo en forma segura, regular y económica, estimular el comercio aéreo y estudiar los problemas relacionados con dichas actividades.
- 2) Crear los medios de colaboración entre las empresas de transportación aéreas dedicadas directa o indirectamente al servicio internacional del transporte aéreo.

(109.) L. Fernández, Teoría y Técnica del Turismo, p. 294.

(110) Idem.

- 3) Cooperar con la Organización de Aviación Civil Internacional ( I.C.A.O. ) y demás organizaciones internacionales " . (III)

La I.A.T.A. por medio de sus Conferencias de Tráfico, trata fundamentalmente de los siguientes puntos:

- " a) Establecer las tarifas de pasaje y carga que habrán de aplicarse durante el siguiente año.
- b) Para tratar asuntos referentes al servicio de los pasajeros; en este aspecto se tratan asuntos tales como documentación, procedimientos, normas y reglas, reservaciones, horarios de vuelo, emisión de billetes, etc.
- c) Asuntos relacionados a agencias de viajes y otros intermediarios y la relación que tienen con las líneas aéreas.
- d) Se revisan cuestiones referentes al servicio de carga tales como:
- Manipulación de carga.
  - Normas de control.
  - Especificaciones técnicas.
  - Transporte de artículos restringidos.
  - Documentación.

- e) En estas conferencias no tratan aspectos de remuneración a las agencias de viaje u otros intermediarios " . (112)

Entre las actividades que ofrece la I.A.T.A. son: técnicas, financieras, jurídicas y seguridad.

Las actividades técnicas se encuentran establecidas en " El comité técnico de la I.A.T.A., coordina la participación de las líneas aéreas en el campo de la medicina, el cual se encarga del estudio de los factores psicológicos y fisiológicos que pueden en un momento determinado influir en la seguridad y bienestar, tanto de la tripulación, como de los pasajeros.

Lo cual permite que personas ancianas , enfermas graves y niños pueden viajar con seguridad en un avión, a pesar de la altitud y velocidad del mismo. Este comité también ve por la unión internacional de telecomunicaciones, los avances de la meteorología mundial y promulga el cambio de datos y experiencias tanto regionales como mundiales entre las líneas aéreas " .

(113)

Las actividades financieras se encuentran integradas por " el comité de finanzas de la I.A.T.A., tiene a su cargo todos los aspectos de contabilidad y transacciones comerciales entre las líneas aéreas, además de que se ocupa de los problemas en lo que se

(112) Manual de formación de agentes de I.A.T.A. , p.6.

Unidad 4 sección C.

(113) L. Tello, las tarifas aéreas ... , p. 36.

refiere al cambio de monedas, impuestos, seguros, estadísticas y recargos " . (114)

Las actividades jurídicas establecidas por " el comité jurídico de la I.A.T.A. , generalmente está integrado por especialistas en Derecho Aéreo Internacional, y se encarga de todos los asuntos jurídicos relacionados con el transporte aéreo, de la responsabilidad de los transportistas ante sus clientes y terceros, de delitos cometidos a bordo de las aeronaves de la legislación del transporte de substancias nucleares y otros químicos o productos contaminantes y además del correo aéreo. Este comité también maneja los documentos de tráfico de las líneas aéreas, las cuales tienen valor jurídico ante las legislaciones nacionales, además de encargarse de las buenas relaciones entre las líneas aéreas y las agencias de viajes, los costos administrativos y aeroportuarios, responsabilidades fijadas a las compañías por el estampido o ruido de sus aeronaves, delitos contra la propiedad (robo), contra el beneficio comercial (fraude), y contra el terrorismo en aeropuertos y aeronaves " . (115 )

Las actividades relacionadas con seguridad, " la I.A.T.A. cuenta con un comité consultivo y de seguridad,

(114) L. Tello, las tarifas aéreas ..., p. 36.

(115) *Ibidem*, p. 37.

el cual trabaja en estrecha relación con la interpol con la policía local y con el cuerpo directivo de las líneas aéreas " . ( 116 )

" Existe también una sección de facilitación, la cual tiene como política principal, velar por la rapidéz, economía y calidad del servicio, tratando que las formalidades administrativas, no constituyan un impedimento para el progreso de la industria " . ( 117 )

Por último, los países que integran la I.A.T.A., se encuentran clasificados por áreas a la parte a que corresponda a cada país en el mundo, los cuales son los siguientes :

#### AREA DEL ATLANTICO NORTE:

Canadá, Estados Unidos y México.

#### AREA DEL ATLANTICO MEDIO:

Antillas Holandesas, Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Bolivia, Colombia, costa Rica, Cuba, Ecuador, Islas Caimán, Islas Francesas del Caribe, Islas Leeward, Islas Virgencas, Islas Windward, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Perú, Puerto Rico, El Salvador, Guatemala, Guayana Francesa, Haití, Honduras, República Dominicana, Surinam, Trinidad y Tobago, y Venezuela.

( 116 ) L. Tello, las tarifas aéreas ..., p. 38.

( 117 ) Idem.

AREA DEL ATLANTICO SUR:

Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay.

EUROPA :

Albania, Argelia, Andorra, Austria, Bélgica, Bulgaria, Checoslovaquia, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Gibraltar, Grecia, Holanda, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Liechtenstein, Luxemburgo, Malta, Monaco, Morocco, Noruega, Polonia, Portugal, República Federal Alemana, República Democrática Alemana, Reino Unido Suecia, Suiza, Túnez, Turquía, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia.

AFRICA :

Alto Volta, Angola, Benin, Botswana, Burundi, Camerun, Cabo Verde, Chad, Congo, Costa de Marfil, Djibouti, Etiopía, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Imperio de Africa Central, Islas Cabo Verde, Islas Comores, Kenia, Lesoto, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Niger, Nigeria, Reunión, Roanda, San Tomás, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sud Africa, Swaziland, Tanzania, Togo, Uganda, Zaire, Zambia, y Zimbábwe.

**MEDIO ORIENTE :**

Bahrain, Chipre, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Irak, Irán, Israel, Jordania, Katar, Kuwait, Líbano, Omán , República Popular Árabe de Yemen, Saudi - Arabia, Siria y Sudán.

**ASIA :**

Afganistán, Bangladesh, Burma, Bután, Brunei, Campu-  
chea, Filipinas, Hong Kong, India, Indonesia, Japón ,  
Laos, Malasia, Mongolia, Nepal, Pakistán, República  
Popular China, República Popular Democrática Norcorea-  
na, República Sur - Corea, Singapur, Sri Lanka, Tai-  
wán, Tailandia, Unión de Repúblicas Socialistas So-  
viéticas y Vietnam.

**PACIFICO SUDOESTE :**

Australia, Fiji, Islas Salomón, Kiribati, Nauru, Nueva  
Caledonia, Nueva Guinea Papua, Nueva Zelanda, Polinesia  
Francesa, Samoa Norteamericana, Tonga y Vanatu.

Dentro de América Latina, los países de la región se han agrupado en la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, que es un foro donde se discuten los problemas que afectan en particular a esta zona y la forma de resolverlos.

Recientemente las compañías aéreas de América Latina han creado A.I.T.A.L., Asociación Internacional de Transporte Aéreo de América Latina, que tiene por objeto estrechar lazos de colaboración entre las mismas.

Respecto al marco internacional en que se desenvuelve el transporte aéreo hay que expresar que existen una serie de convenios internacionales multilaterales que regulan aspectos generales, sobre responsabilidad civil, derechos que pueden constituirse sobre aeronaves o delitos que pueden cometerse a bordo de ellas. Lo más importante de estas convenciones es la que mencionamos anteriormente que se celebró en Chicago en el año de 1944, que fue la O.A.C.I., la cual constituye la Carta Magna de la Aviación Civil Internacional. Reconociendo la soberanía de los países sobre su espacio aéreo, se establece que todas las aeronaves deben tener marcas de nacionalidad y de matrícula, se conocen los de-

recnos de sobrevuelo y escuela técnica a las aeronaves civiles no dedicadas al transporte aéreo regular, se determina que los países tienen derechos a establecer cuales son sus aeropuertos aduaneros o internacionales y se deja a los países la negociación de los derechos que debe concederse a las aeronaves comerciales propias o de otros países en el transporte aéreo internacional.

Los derechos que se confieren a las aeronaves comerciales regulares son conocidos como libertades del aire, que hemos mencionado con anterioridad, determinandose que estos derechos se negociarán bilateralmente por los diversos países y que hasta la actualidad se sigue llevando a cabo tal efecto.

Advirtiendo que los derechos de tráfico no solo pueden concederse a través de los convenios bilaterales, sino también por medio de autorizaciones o concesiones que otorga la autoridad aeronáutica, como en el caso de los permisos acordados.

Nuestro país mantiene integrada sus aerolíneas nacionales, Aeroméxico y Mexicana de Aviación, como miembros de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo de America Latina ( A.I.T.A.L. ),

A.I.T.A.L. tiene como objetivo princi-

pal de " ... aunar y coordinar los esfuerzos de sus miembros, para facilitar la solución de los problemas de transporte aéreo dentro de la región latinoamericana " . (118)

A.I.T.A.L. se compone por 18 aerolíneas de 15 países de Latinoamérica, los cuales son los siguientes:

- 1.- Aerolíneas Argentinas (Argentina).
- 2.- Aeroméxico (México).
- 3.- Aeronica (Nicaragua).
- 4.- Aeroperú (Perú).
- 5.- Air Panamá (Panamá).
- 6.- Avianca (Colombia).
- 7.- Copa (Panamá).
- 8.- Cruzeiro (Brasil).
- 9.- Ecuatoriana (Ecuador).
- 10.- Lacsá (Costa Rica).
- 11.- LanChile (Chile).
- 12.- Líneas Aéreas Paraguayas (Paraguay).
- 13.- Lloyd Aéreo Boliviano (Bolivia).
- 14.- Mexicana de Aviación (México).
- 15.- Plume (Uruguay).
- 16.- Taca (El Salvador).
- 17.- Varig (Brasil).
- 18.- Viasa (Venezuela).

(118) AITAL Conectando Latinoamérica con el mundo, p. 1.

La red de servicios que opera A.I.T.A.L. en el mundo son de 50 países y 99 ciudades. Las ciudades a las que se les da servicio, se establecen por regiones y son las siguientes:

" Ciudades servidas por la red (por regiones según I.A.T.A. ) .

Norte América: Chicago, Dallas, Denver, Filadelfia, Houston, Los Angeles, Montreal, Miami, Nueva Orleans, Nueva York, Orlando, San Francisco, Seattle, Toronto y Tucson.

Centro América: Acapulco, Belice, Cancún, Ciudad de Guatemala, Ciudad de México, Ciudad de Panamá, Guadalupe, Los Cabos, Managua, Mazatlán, Monterrey, Puerto Vallarta, San José, San Pedro, San Salvador, Tegucigalpa, Tijuana y Zihuatanejo.

Caribe Y Atlántico Occidental: Aruba, Bridgetown, Curacao, La Habana, Montego Bay, Puerto Espeña, Puerto Príncipe, San Juan y Santo Domingo.

Sud América:

Alto Sud América: Bogotá, Barranquillas, Cali, Caracas, Cayena, Cartagena, Cochabamba, Cuzco,

Guayaquil, Iquitos, La Paz, Lima, Maracaibo,  
 Portlamer, Paramaribo, Quito y Santa Cruz.

Bajo Sud América: Antofagasta, Arica, Asunción,  
 Buenos Aires, Iguazú, Isla de Pascua, Manaos,  
 Montevideo, Porto Alegre, Punta del Este, Reci-  
 fe, Rio de Janeiro, Rio Gallegos, Salta, Sao  
 Paulo y Santiago de Chile.

Medio Oriente: Tel Aviv.

Europa: Amsterdam, Barcelona, Bruselas, Copenha-  
 gue, Frankfurt, Lisboa, Londres, Madrid, Milán,  
 Oporto, Paris, Roma, Santiago de Compostela y  
 Zurich.

Africa:

Africa Centro Occidental: Abidjan y Lagos.

Africa del Sur: Ciudad del Cabo, Johannesburgo,  
 Maputo y Luanda.

Lejano Oriente:

Asia Nor - Oriental: Tokio.

Pacifico Sur Occidental: Auckland y Papeete. "

(119)

#### 4.5. Servicios Auxiliares del transporte aéreo y del turismo.

Los servicios auxiliares que contribuyen al desarrollo del transporte aéreo y que facilitan la entrada y salida por vía aérea a nuestro país de turistas nacionales y extranjeros, se encuentran en el sistema aeroportuario.

Los aeropuertos son " ... una unidad organizada tendiente compleja que abarca muchos servicios, todos orientados al tráfico " (120) en forma general, los cuales, se clasifican de la manera siguiente:

- " 1.- Asistencia de vuelo .- Para dirección y control de despegue y aterrizaje. Comprende: La Torre de Control, el Radar, Información Meteorológica y demás servicios de Asistencia de Vuelo ( aparatos radioeléctricos, ayudas visuales en el suelo, etc. ).
  
- 2.- Asistencia de Pasajeros.- Con Aduanas, Policía, Despacho de billetes, Información, Servicios de Agencias de Viajes, Expediciones, Banca y Cambio de monedas, Alquiler de Coches, Restaurantes, bares, tiendas, etcétera.

(120) L. Fernández, Teoría y Técnica del Turismo, p.p. 305-306.

- 3.- Asistencia de carga.- Con almacenes, frigoríficos para la conservación de determinadas mercancías ( alimentos, flores ) o aire acondicionado para animales vivos. Atienden la carga y descarga, transporte, aduana, etc.
- 4.- Asistencia correo .- Con personal designado por el Organismo correspondiente, atiende el servicio seropostal.
- 5.- Asistencia técnica.- Para las aeronaves y el complejo edificado, talleres de reparación, hangares , grupos electrógenos, de aire comprimido, tractores, escalas rodantes, servicio contra incendios, planta de oxígeno, depósitos de carburantes, vehículos tanque y oleoductos subterráneos, etc. " . (121)

" La infraestructura aeropuertuaria ha sido pieza importante para favorecer el desarrollo industrial, comercial y turístico del país " . (122) En nuestro país, " la infraestructura que sostiene para la operación del transporte aéreo esta constituida por 72 aeropuertos comerciales ... " (123), " ... 40 de los primeros están habilitados para prestar servicio nacional y 32 internacional. Del total de aeropuertos, 51 son admi-

(121) L. Fernández, Teoría y Técnica del Turismo, p.p. 306-307.

(122) Informe de labores, 1936, s/p.

(123) Manual de transporte de la ..., s/p.

nistrados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 4 son federales y 4 estatales, 7 municipales, 3 militares y 3 particulares " . (124)

" ... Aeropuertos y Servicios Auxiliares ( A.S.A. ) ... se encarga de mantener un nivel de servicio apropiado, tanto de instalaciones como en equipo y además apoya el desarrollo de los servicios para la seguridad y conexos del transporte aéreo, atendiendo la conservación de la infraestructura y equipos terminales " . (125)

" En la red A.S.A. , en el año de 1985, se realizaron un mil 100 millones de operaciones que significaron 120% más que en 1970; asimismo se movilizaron en dicha red 34 millones de pasajeros, lo que se traduce en algo cercano a la tercera parte de la población total del país, movimiento que ha crecido a razón de 12.8 % medio anual de 1970 a la fecha " . (126)

" El aeropuerto Internacional de la Ciudad de México movilizó ... en 1985 ... 12 millones de pasajeros, es decir el 35.3 por ciento del total nacional ... " . (127)

(124.) Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes ... ,  
p. 132.

(125) Manual de transporte de la ... , s.p.

(126) Idem.

(127) Idem.

" La demanda de transporte aéreo tiene una significativa concentración en pocas terminales, mostrando al propio tiempo una baja utilización de un buen número de ellas. Sin embargo, los incrementos en la demanda de los servicios aeroportuarios, han llevado al diseño de programas prioritarios en obras de ampliación, mejoramiento, rehabilitación, conservación y mantenimiento para satisfacer esas necesidades. Las actividades se han concentrado en los aeropuertos de Campeche, Minatitlán, Cozumel, Monterrey, San José del Cabo, Tuxtla Gutiérrez, Tijuana, Guadalupe, Loreto, Villahermosa, Tapachula, México D.F., Cancún, Puerto Vallarta y Durango " . (128)

" por otra parte, para completar la estructura de la red aeroportuaria nacional, se han abierto nuevos aeropuertos en Aguascalientes, Ciudad Victoria y los Mochis. Asimismo, Escondido, Colima, Puebla y León " . ( 129 )

(128) Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes ... ,  
p. 183.

(129) Idem.

#### 4.6. Marco histórico de la Compañía Mexicana de Aviación.

La redacción que daremos a continuación sobre la historia de la Compañía Mexicana de Aviación fue tomada por fuentes directas de la empresa, lo cual, según los documentos facilitados por la misma, expresan lo siguiente:

La historia de Mexicana coincide con el inicio de la aviación comercial en las Américas, lo que la hace la aerolínea más antigua de Norteamérica y la cuarta en el mundo. El 12 de julio de 1921, una compañía llamada "Compañía Mexicana de Transportación Aérea" fue fundada en el puerto de Tampico, Tamaulipas por los señores Harry J. Lawson y E.A. Winship, dos ciudadanos norteamericanos quienes compraron dos aviones biplanos Lincoln Standard, convirtiéndose estos en el equipo original de vuelo de Mexicana. La hoy primera línea aérea de Latinoamérica acababa de nacer.

Un poco antes, la aerolínea fundada por el señor Lawson había obtenido la concesión número 1 y el contrato respectivo del gobierno mexicano, a través de la Sección Técnica de Navegación Aérea, que desde entonces tenía la responsabilidad de asuntos civiles.

La primera ruta fue de Tampico a la Ciudad de México, vía Tuxpan y durante el primer año de operación, la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, realizó 39 vuelos redondos entre la capital del país y Tampico y 68 entre Tampico y Tuxpan. De manera adicional, la aerolínea realizó muchas exhibiciones y vuelos de exploración a otras ciudades así como contratos especiales a los campos petroleros cuya región central era Tampico.

Durante los 12 meses del período 1921, esta compañía pionera voló 1956 horas con una flota de Lincoln Standard que se había ya incrementado hasta 10.

Aunque durante los últimos meses de 1921, la Compañía de Transportación Aérea, había intentado principiar con el servicio postal aéreo, tuvo poco éxito, y la promesa de realizarlo al año siguiente no cobró vida. Aún más, los señores Lawson y Winship enfrentaron cierto tipo de competencia con otros ciudadanos norteamericanos que, de manera independiente, habían demostrado ser más eficientes en el arte de hacer dinero volando aviones.

El 11 de julio de 1924, el señor William " Slim " Mallory le fue otorgada la concesión número 3 para explotar la misma ruta México-Tampico. Un poco después, el señor Mallory se asoció con el señor George Rhil y el 15 de agosto la concesión fue transferida a la Compañía Mexicana de Aviación, S.A. El contrato fue modificado para incluir una extensión desde Tampico hacia el norte con los Estados Unidos y frontera con Matamoros.

La Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., fue registrada con el nuevo nombre en la Notaría Pública el 20 de agosto de 1924, después de que los señores Rhil y Mallory habían convencido a los señores R.G. Piper and Carl. V. Schlaet para "inyectar" algún capital fresco para dar forma a la empresa con un capital social de \$ 25,000 ( US ) .

En septiembre de 1924, los señores Rhil y Mallory adquirieron todas las posesiones, las cuales incluían tres aviones Lincoln Standards que pasaron a formar parte de la flota original de Mexicana, quedando los señores Lawson y Winship a la zaga y con menos fuerzas para continuar compitiendo. Por algún tiempo la compañía sobreviviente concentró sus esfuerzos sobre el trabajo de los campos petroleros, especializándose

en trasladar el dinero de los salarios a sitios aislados, y cuyo acceso por tierra era, sino imposible, si difícil y peligroso en extremo, dado que como no existían carreteras y caminos pavimentados en ese tiempo, y en más de una ocasión sufrieron atracos a manos de bandidos de la región.

Mexicana perfeccionó el sistema "aero entrega" usando bolsas de cuero especialmente diseñadas, una dentro de otras, y que evitaba que al caer desde el avión, éste por el impacto se rompiera. Existe la historia de un "aventador" de sacos, y que después llegaría con el tiempo a ser un representante Vice Presidente de la Pan American, quien perdió su empleo en Mexicana, al equivocar el área de "entrega", cayendo la bolsa de cuero conteniendo el dinero en la jungla impenetrable. Como dato curioso esta bolsa jamás ha sido encontrada. El año siguiente, otra persona entusiasta de la aviación llegó de los Estados Unidos: el industrial Sherman Fairchild, cabeza de la compañía especializada en fotografía y reconocimientos aéreos.

Ambas compañías aéreas, Fairchild y Mexicana se representaban mutuamente sobre una base de exclusividad.

Un notable hecho en la historia de la Compañía Mexicana de Aviación fue la firma del primer contrato para transportar correo con el Gobierno Mexicano en la ruta México - Tampico vía Tuxpan, el 16 de agosto de 1926, y el cual fue modificado más tarde por uno más substancioso. Usando el Fairchild - 71 " Ciudad de México", este fue formalmente inaugurado el 15 de abril de 1928, con una frecuencia de tres vuelos por semana.

Con pasos agitados y las peripecias de sus primeros años, la empresa adquirió los aviones trimotores Ford con una capacidad de 13 pasajeros, y de esta manera se incorporó a la transportación aérea masiva de aquellos días. Una segunda ruta, México--Veracruz--Mérida vía Cd. del Carmen y Campeche, fue abierta el 15 de octubre de 1928.

La ruta de México-Tampico-Brownsville fue inaugurada el 10 de marzo de 1929, con un trimotor Ford, piloteado por Charles Lindbergh, y el 2 de septiembre se extendieron hacia el sur las rutas de Mexicana, para unir estas con los servicios de Pan American en Centroamérica por la vía de Veracruz y Tapachula. Para el 31 de marzo de 1930, la flota había crecido a 19 aviones de los cuales 5 eran Trimotores

Ford, 8 Fairchild 71s, 2 Stearman C-3Bs, 3 Fokker F10As y un Keystone.

Un poco después un avión Lockheed Electra, para 10 pasajeros, inauguró un servicio bisemanal uniendo la ciudad de México y Los Angeles, Cal., el 3 de diciembre de 1935, convirtiendo a esta última ciudad en verdaderamente Internacional.

Los Boeing 247 fueron introducidos en el año de 1936, permitiendo que el servicio a Los Angeles se implantara en una frecuencia diaria, con un vuelo de regreso por la noche. En el año siguiente se adquirieron 5 Douglas DC-2, y en 1938, 4 DC-3.

El 24 de septiembre de 1941, se inauguró el servicio México-Nuevo Laredo y en octubre de 1942 la ruta a Mérida fue extendida hasta La Habana, Cuba.

La extensión de esta ruta coincidió con el retiro de la flota de Mexicana de los Trimotores Ford.

El 23 de abril y el 16 de junio de 1943, el gobierno mexicano otorgó concesiones permanentes para cubrir las rutas México, D.F. - Oaxaca - Tuxtla Gutiérrez - Tapachula y México, D.F. - Monterrey - Nuevo Laredo respectivamente.

En diciembre de 1944, la empresa fue recapitalizada aumentando su capital a doce millones y medio de pesos. Al año siguiente se inauguró el servicio de Veracruz a Monterrey.

Mexicana introdujo su primer equipo cuatrimotor en el año de 1946, habiendo adquirido 3 Douglas DC-4.

En marzo de 1946 las acciones que entonces estaban en poder de Pan American fueron reducidas de un 45 al 41 %, como resultado de las nuevas leyes mexicanas. La división de carga de la empresa fue formada el 14 de julio de 1949, y el 6 de noviembre otro adelanto fue alcanzado con la entrega en la ciudad de México, del primero de 3 Douglas ordenados por Mexicana.

En 1955 el capital de la empresa sobrepasó a los 60 millones de pesos, habiendo absorbido las operaciones de la Compañía Transportes Aéreos de Jalisco, la cual volaba de Guadaleajara a Puerto Vallarta, vía Mascota y Talpa.

La entrega del primero de los 4 Douglas DC-7 fue hecha en febrero de 1957, y, como el Douglas DC-6B, permanecieron en servicio solamente un año, con el fin de estandarizar el equipo de vuelo.

En mayo de 1957, poco después de firmar el convenio bilateral aéreo con los Estados Unidos, Mexicana recibió permisos para operar las rutas de México a Chicago, San Antonio y Los Angeles. Con equipo DC-6 se inauguró la ruta México- Monterrey-San Antonio el 10 de septiembre, y el servicio sin escalas a Chicago se empezó a operar a partir del 15 de octubre.

A partir del 1º de septiembre de 1959, la compañía empezó a ser conocida como Mexicana y los planes para adquirir equipo jet fructificaron el 27 de octubre de 1959, cuando la De Havilland recibió una orden de 3 Comet IV-C, el primero de los cuales se introdujo en servicio regular en la ruta México - Los Angeles, sin escalas, el 4 de julio de 1960, hace 27 años. Fue éste el primer vuelo de itinerario de un jet comercial con matrícula mexicana. El servicio con Comet sin escalas entre México y San Antonio se inauguró el 1º de noviembre, y a Dallas, con el mismo tipo de avión, el 5 de abril de 1961.

Progresivamente, la empresa introdujo el equipo jet en todas sus rutas y desplazó a los tetramotores DC-6. En octubre de 1966, Mexicana tomó la decisión que habría de ser el factor clave de su progreso al adquirir 4 Boeing 727-100 para sustituir a los Comets.

Por entonces siguió un período en el cual el aumento de gastos y problemas laborales condujeron a la Compañía Mexicana de Aviación al borde de la bancarrota, y en 1967, el ingeniero Cresencio Ballesteros y el Grupo Mexicano de Desarrollo, inversionistas privados mexicanos, adquirieron las acciones que estaban en poder de Pan American ( un 35% del total ) y empezó con esto un proceso de reorganización, bajo la administración del señor Manuel Soas de la Vega, desde entonces Director General de Mexicana de Aviación.

Tres Boeing 727-100 fueron ordenados a la fábrica; poco después fueron recibidos con una configuración de clase única para 116 pasajeros, lo cual ayudó a que el total de pasajeros manejados por la aerolínea, en 1967, aumentara a más de 387,000.

En julio de 1961, Mexicana incorporó a su flota, el primero de 5 Douglas DC-10-15, el cual y el igual que el Boeing 727-264 A, fueron diseñados por los fabricantes, de acuerdo a las especificaciones de Mexicana.

El 29 de julio de 1982, el gobierno adquirió el 58 por ciento de las acciones de Mexicana para convertirla en una empresa mixta modelo de participación estatal mayoritaria, siendo así empresa paraestatal.

El 30 de abril de 1984, la gran familia que integra Mexicana de Aviación vio cristalizado un viejo anhelo: el tener un edificio propio de 32 pisos, moderno y funcional que precisamente ese día inauguró el C. Presidente de la República. Esta obra colosal la nueva central de carga; la terminal de carga y muchas otras obras materiales que Mexicana ha construido en la República, han incrementado en forma importante sus activos, fortaleciendo de esta manera su solidez financiera.

Actualmente, la empresa cuenta con una flota de 40 Boeing 727-200 y 5 DC-10-15, que al término de 1987 se incrementará con tres nuevos aviones Boeing 727-200.

En el desarrollo turístico de México "...la participación de Mexicana ha sido particularmente exitosa, al establecer rutas nuevas de ciudades de Estados Unidos hacia los más importantes centros turísticos del país, de suerte que a la fecha maneja el 38 por ciento del tráfico total entre los dos países, compitiendo con más de diez aerolíneas extranjeras y con la oficial de Aeroméxico".

#### 4.7. Importancia de las aerolíneas como entidad paraestatal.

Las entidades paraestatales correspondientes al transporte aéreo, guardan una estrecha relación con el desarrollo del país. Contribuyendo en gran medida a mantener integrada y comunicada una extensión territorial de dos millones de Km<sup>2</sup> con enormes distancias entre sus extremos que lo conforman, atendiendo la demanda requerida en las diversas zonas económicas del país, propiciando su desarrollo integral e incorporandolas al proceso de modernización, apoyando conjuntamente los programas de desarrollo turístico y regional. En lo relativo al ámbito internacional las líneas aéreas comerciales en su carácter de entidad paraestatal mantienen comunicado al país con el mundo entero, participando conjuntamente con otras aerolíneas extranjeras en el mercado nacional e internacional, siendo las nacionales las que transportan y movilizan la mayoría de pasajeros y de carga provenientes de distintos países que llegan y salen del territorio nacional, fortaleciendo la actividad económica nacional por medio de la aerotransportación, es decir, dando mayores y mejores facilidades a los visitantes extranjeros y promoviendo la corriente comercial del país.

Las aerolíneas comerciales con carácter de entidad paraestatal con que cuenta nuestro país son dos, Aeroméxico y Mexicana de Aviación, que atienden las necesidades requeridas por el país, tanto a nivel nacional como internacional en diversas regiones del mundo como son América del Norte, Centro América, El Caribe, Sud América y Europa, ocupando importantes sitios a nivel mundial por lo que a transporte aéreo se refiere, siendo las aerolíneas comerciales del país las terceras en América después de Estados Unidos y Canadá, y el decimocuarto a nivel mundial. " Nuestras empresas aéreas mantienen un lugar destacado en el tráfico aéreo internacional con nuestro país logrando una captación y consolidación en los diferentes mercados que atienden cada vez con mayor penetración, esto, tiene una gran significación en términos de apoyo a los programas de desarrollo turístico nacional y su componente de ingreso de divisas. En el año de 1986, ambas empresas transportaron un total de 3.5 millones de pasajeros internacionales, el 54% de ese mercado, compitiendo con 27 líneas extranjeras que captaron 3.0 millones " . (131) " El mercado de Estados Unidos representa la mayor parte de ese tráfico, al llegar a 5.6 millones de pasajeros dentro del cual, las líneas aéreas mexicanas transportaron más de la mitad " . (132)

(131) Palabras del Director General de Aviación Civil ... , p.3.

(132) Idem.

" La participación que tenemos en el mercado de Centroamérica y del Caribe fue de 52.2 % , aún cuando Mexicana y Aeroméxico compiten con 8 líneas aéreas de los diferentes países de la región " . (133)

En el mercado de Sudamérica las entidades paraestatales del país lograron " ... un tráfico en poco más de 500 mil pasajeros, mientras que en Europa llegó a una cifra cercana a 300 mil, Canadá representó 60 mil pasajeros transportados y Asia 15 mil " . (134)

" De esta forma Aeroméxico y Mexicana se encuentran presentes en los principales países y regiones que mantienen un estrecho vínculo comercial, industrial, cultural y turístico con México, haciendo una comunicación oportuna y garantizando la autodeterminación y soberanía de nuestro país en materia de transporte aéreo internacional " . (135)

Por lo tanto, el transporte aéreo a nivel nacional como internacional, participe conjuntamente con el desarrollo económico del país y mantiene una comunicación más rápida, efectiva, confiable y segura dentro del territorio nacional como en el campo internacional, siendo un factor determinante de progreso y asegura uno de los principales elementos del Estado, correspondiente a salvaguardar su soberanía sobre su espacio aéreo, significando de esta forma que las entidades paraestatales en materia de aerotransportación

(133) Informe del Director General ... , p.3.

(134) Memoria del Director General ... , p.3.

(135) Ibid.

sean un elemento de unidad nacional de valor incalculable.

5.- Compañía Mexicana de Aviación y su participación  
al desarrollo turístico de México.

5.1. Puntos de interés turístico que comprende  
la Compañía Mexicana de Aviación en sus  
diferentes rutas.

La Compañía Mexicana de Aviación comprende una extensa red de destinos en el interior de la República y fuera de ella, cubriendo diferentes ciudades importantes de varios países, siendo el mercado de los Estados Unidos de Norteamérica el principal para nuestro país, por las divisas que genera, transportando pasajeros a los distintos lugares turísticos por excelencia que se encuentran dentro de nuestro país. Fomentando el turismo interno con sus rutas nacionales y trayendo turismo extranjero a los principales centros de atracción turística. De esta manera la participación de la empresa es de vital importancia para que se logre cumplir satisfactoriamente con lo estipulado en los Programas Nacionales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y de la Secretaría de Turismo para el periodo 1984 - 1988, y cumplir con los propósitos nacionales.

El Programa Nacional de Turismo 1984 - 1988 contempla en su capítulo noveno los proyectos estratégicos que deberán de atenderse en los diversos centros turísticos del país, estableciendo que tales proyectos contemplen, " ... los propósitos del sector y señalen los programas prioritarios expresados especialmente en diversos centros turísticos. El criterio para su selección se basa en la calidad como destino turístico internacional, el volumen de afluencia de nacionales, la capacidad instalada y las comunicaciones " . ( 136 ) A su vez, se establece que los proyectos estratégicos se agrupan en " Centros Turísticos Integralmente Planeados " y " Centros Turísticos Tradicionales ", lo cual, traerá beneficios a la inversión, propician el empleo y el crecimiento de la actividad turística. Los objetivos que se establecen en la realización de los proyectos estratégicos se encuentran: la captación de divisas, la creación de fuentes de empleo; contribuir al desarrollo regional, coadyuvar al descanso, contribuir a desarrollar los centros turísticos, fomentar la afluencia del turismo nacional y extranjero. Asimismo participan con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que de una determinada manera contribuye con la actividad turística, en materia de aerotransportación otorga las facilidades para desplazar turismo, tanto nacional como internacional, de y hacia los pri-



Como podemos apreciar, los Centros Integralmente Planeados y los Centros Turísticos Tradicionales manifiestan su importancia que guardan cada uno de ellos para cumplir satisfactoriamente con lo establecido en sus objetivos propuestos como proyectos estratégicos del Programa Nacional de Turismo 1984-1988. Por consiguiente, uno de los principales elementos que coadyuva al desarrollo de estos centros turísticos se encuentra establecido en el transporte aéreo, donde Mexicana de Aviación participa constantemente como entidad paraestatal, al transportar turistas a las distintas ciudades de interés turístico, superándose constantemente al ofrecer mejores servicios en sus rutas establecidas, que cubre un área de expansión por todas las principales zonas de interés turístico y comercial del país, ampliando sus conexiones con el exterior, fundamentalmente con los Estados Unidos de Norteamérica.

Existen otras ciudades que no se encuentran contempladas dentro del Programa Nacional de Turismo 1984-1988 y que poseen interés turístico y una gran importancia comercial, que son cubiertas por la extensa red de rutas con que cuenta la Compañía Mexicana de Aviación en el interior de la República, fomentando de esta manera e mantener estrechamente comunicado y enlazado con las principales ciudades de gran trascendencia turística y comercial tanto a nivel nacional como internacional.

Por lo tanto, daremos a conocer las rutas establecidas por la Compañía Mexicana de Aviación en sus convenios bilaterales con el exterior y su cuadro de rutas a nivel nacional, observando con ello que la entidad mantiene un esfuerzo por llevar a cabo su participación como entidad parasta en ser la primera en transportar turistas extranjeros, fundamentalmente a los Estados Unidos de Norteamérica, a los primordiales centros turísticos contemplados en el Programa Nacional de Turismo 1984-1988, y no solo eso, sino a su vez contribuye a fomentar el turismo interno y apoyar los lineamientos esenciales de dicho programa, tomando en consideración ciudades que no estén contempladas en los proyectos estratégicos del turismo, pero si son fundamentales por su desarrollo turístico y comercial, y que sirven de enlace para llegar a las zonas prioritarias de interés turístico nacional y con las principales ciudades de norteamérica, para transportar por medio de la aerolínea turistas extranjeros a los diferentes centros turísticos del país, siendo las ciudades contempladas en la red de rutas de Mexicana de Aviación las siguientes: Campeche, Villahermosa, Chihuahua, Ciudad del Carmen, Hermosillo, Mexicali, Minatitlán/Coatzacoalcos, Monterrey, Nuevo Laredo, San Luis Potosí, Tampico, Tijuana y Tuxtla Gutiérrez.

A continuación, mostraremos el cuadro de rutas establecido en el convenio bilateral de México con los Estados Unidos de Norteamérica, donde la empresa podrá realizar sus servicios en cada una de las rutas que tiene establecidas para operarlas en ambas direcciones y de poder realizar escalas regulares cuando lo amerite el caso.

## A.- REGION OESTE.

- A.1. Ciudad de México, Acapulco, Guadalajara, Puerto Vallarta, Mazatlán, Mexicali, Hermosillo-Los Angeles, San Francisco, Oakland, Seattle. (Cuadro 1)
- A.4. Ciudad de México, Guadalajara, Acapulco, Zihuatanejo, Manzanillo, Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Loreto-Denver. ( Cuadro 1)

## B.- REGION CENTRAL.

- B.1. Ciudad de México, Acapulco, Guadalajara, Zihuatanejo, Manzanillo, Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Loreto, Oaxaca, Monterrey, Tampico-Herlingen, San Antonio, Dallas/Fortworth, Memphis. (Cuadro 2)
- B.4. Guadalajara, Manzanillo, Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Loreto-Chicago. (Cuadro 2)
- B.5. Ciudad de México, Acapulco, Oaxaca, Zihuatanejo, Monterrey-Kansas City, S.T. Louis, Chicago, Minneapolis, S.T. Paul y más allá e Canadá. (Cuadro 2)

## C.-REGION ESTE.

- C.3. Ciudad de México, Acapulco, Ibadalegara, Monterrey - Detroit, Cleveland, Washington, Baltimore, Philadelphia, y más allá a Canadá. (Cuadro 3)

## D. - REGION DE LA PENINULA DE YUCATAN .

- D.1. Ciudad de México, Mérida, Cozumel, Cancún - San Juen. ( Cuadro 4 )
- D.2. Cozumel, Cancún - Miami. ( Cuadro 4 )
- D.5. Ciudad de México, Mérida, Cozumel, Cancún - Tampa. ( Cuadro 5 )
- D.6. Mérida, Cozumel, Cancún - Dallas/Fortworth. ( Cuadro 5 )
- D.8. Mérida, Cozumel, Cancún - Chicago, Minneapolis/S.T. Paul. ( Cuadro 5 )
- D.9. Mérida, Cozumel, Cancún - Washington/Baltimore. ( Cuadro 6 )
- D.10. Mérida, Cozumel, Cancún - Detroit, Cleveland, Philadelphia. ( Cuadro 6 )

Como podemos observar en el cuadro de rutas establecido en el convenio bilateral México - Estados Unidos, aparecen por regiones, ya que es el sistema de ordenamiento establecido por la I.A.T.A., para elaborar

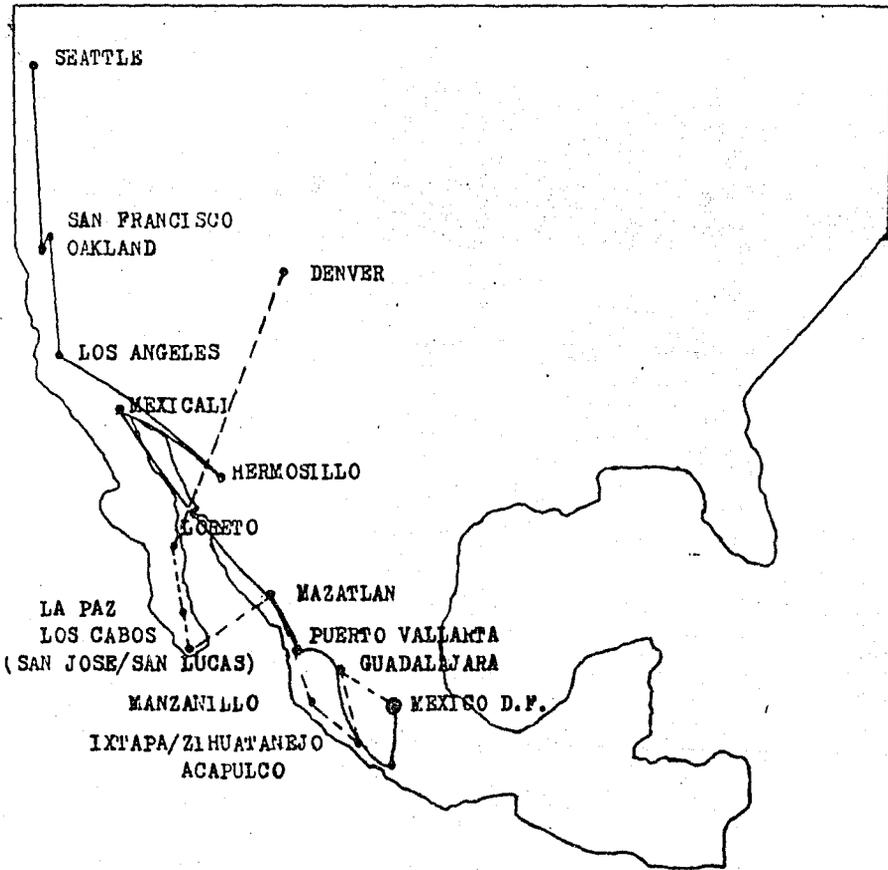
Los cuadros de rutas, apareciendo únicamente las rutas asignadas a la Compañía Mexicana de Aviación, por lo cual, aparecen las rutas establecidas en forma saltada, siendo aquellas que no aparecen las asignadas a la aerolínea de Aeroméxico.

Por lo que respecta a otros convenios bilaterales y permisos celebrados con otros países por parte de la Compañía Mexicana de Aviación se encuentran los destinados a la Habana (Cuba), Guatemala, San José de Costa Rica, Quito (Ecuador), trayendo turismo extranjero a nuestro país, contribuyendo de esta forma la empresa a fomentar el desarrollo turístico del país.

Respecto a las rutas nacionales que promueven el turismo interno, apoyando a los proyectos estratégicos del Programa Nacional de Turismo 1984 - 1988, tenemos lo siguiente:

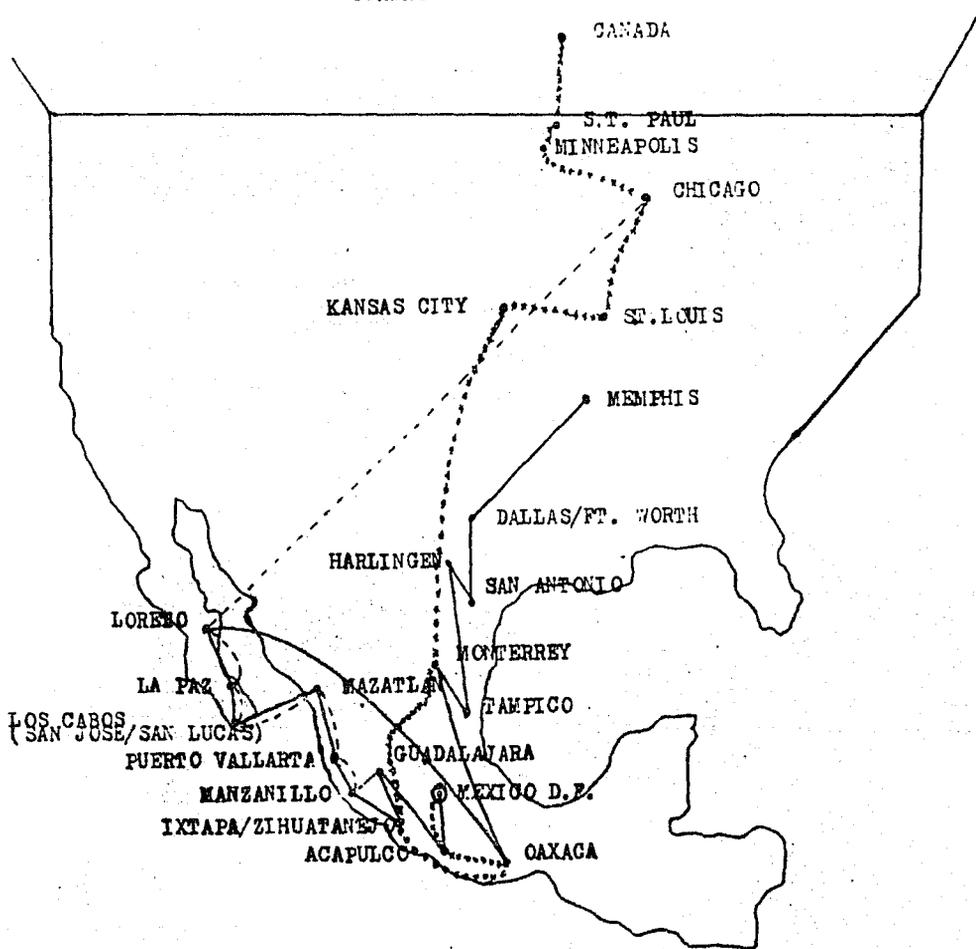
Acapulco, Campeche, Cancún, Chihuahua, Ciudad del Carmen, Cozumel, Guadalupe, Hermosillo, La Paz, Mazatlán, Mérida, Mexicali, Minatitlán, Monterrey, Nuevo Laredo, Oaxaca, Puerto Vallarta, San Luis Potosí, San José del Cabo, Tampico, Tijuana, Veracruz, Villahermosa, Zacatecas, Ixtapa/Zihuatanejo, Tuxtla Gutiérrez, y México D.F. ( Cuadro 7 )

CUADRO 1



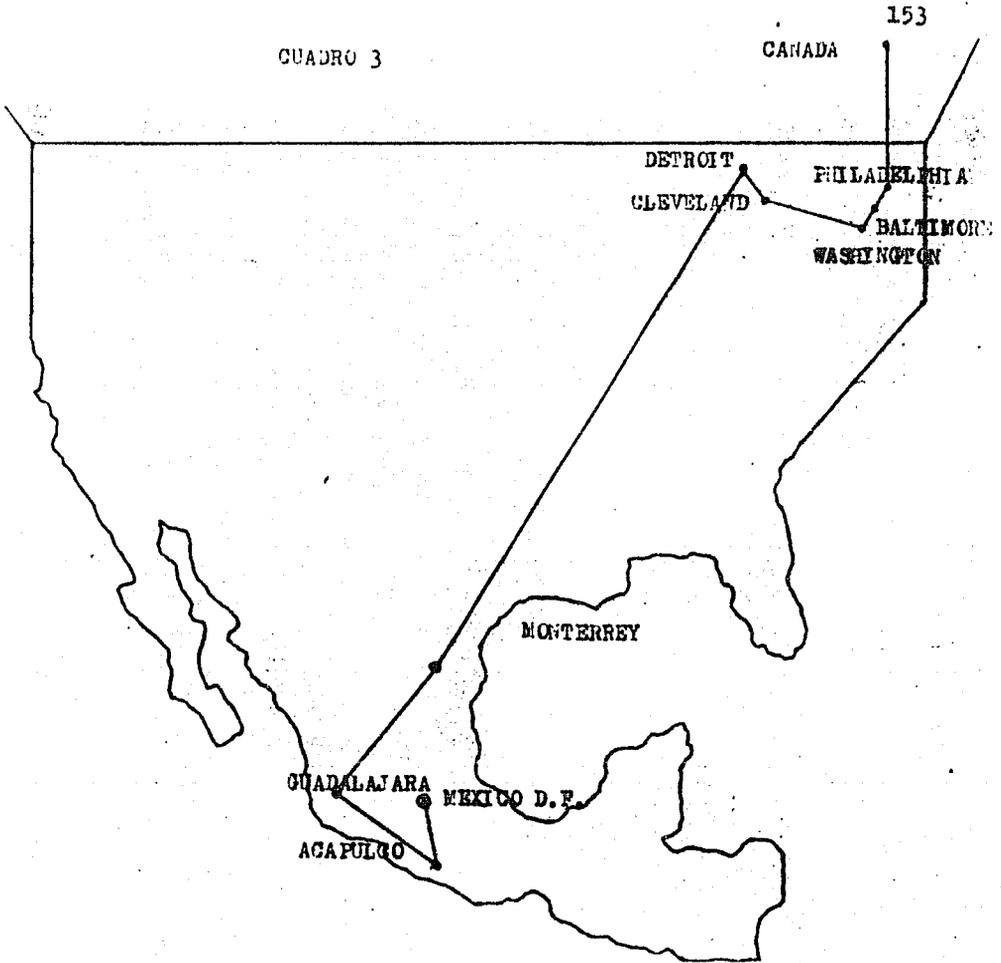
## A.- REGION OESTE

- A.1. CIUDAD DE MEXICO, ACAPULCO, GUADALAJARA, PUERTO VALLARTA, MAZATLAN, MEXICALI, HERMOSILLO-LOS ANGELES, SAN FRANCISCO, OAKLAND, SEATTLE.
- - - - A.2. CIUDAD DE MEXICO, GUADALAJARA, ACAPULCO, IXTAPA/ZIHUATANEJO, MANZANILLO, PUERTO VALLARTA, MAZATLAN, SAN JOSE DEL CABO, LA PAZ, LORETO-DENVER.



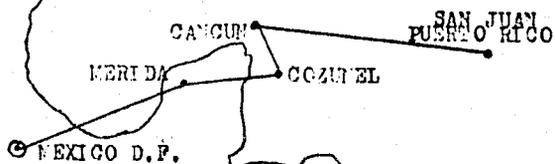
B. REGION CENTRAL.

- B.1. CIUDAD DE MEXICO, ACAPULCO, GUADALAJARA, ZIHUATANEJO, MANZANILLO, PUERTO VALLARTA, MAZATLAN, SAN JOSE DEL CABO, LA PAZ, LORETO, OAXACA, MONTERREY, TAMPICO-HARLINGEN, SAN ANTONIO, DALLAS/FT. WORTH, MEMPHIS.
- B.4. GUADALAJARA, MANZANILLO, PUERTO VALLARTA, MAZATLAN, SAN JOSE DEL CABO, LA PAZ, LORETO-CHICAGO.
- \*\*\*\*\* B.5. CIUDAD DE MEXICO, ACAPULCO, OAXACA, ZIHUATANEJO, MONTERREY, KANSAS CITY, ST. LOUIS, CHICAGO, MINNEAPOLIS, ST. PAUL Y MAS ALLA A CANADA.



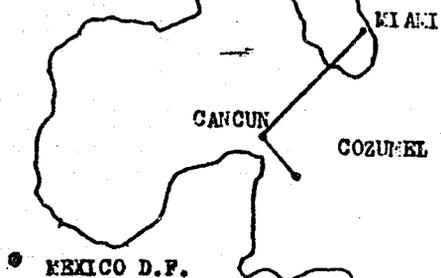
C. REGION ESTE.

— C.3. CIUDAD DE MEXICO, ACAPULCO, GUADALAJARA, MONTERREY-  
DETROIT, CLEVELAND, WASHINGTON, BALTIMORE, PHILADEL-  
PHIA Y MAS ALLA A CANADA.



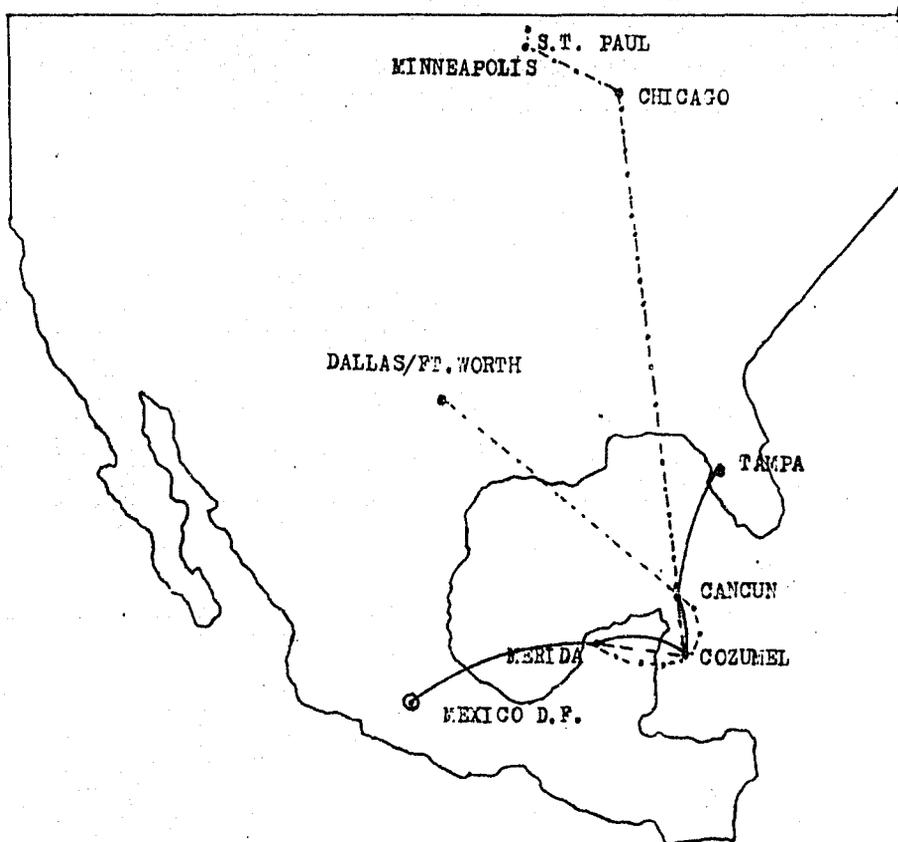
D. REFIN DE LA PENINSULA DE YUCATAN .

—— D.1. CIUDAD DE MEXICO, MERIDA, COZUMEL, CANCUN-SAN JUAN .



—— D.1. COZUMEL, CANCUN-MIAMI.

CUADRO 5



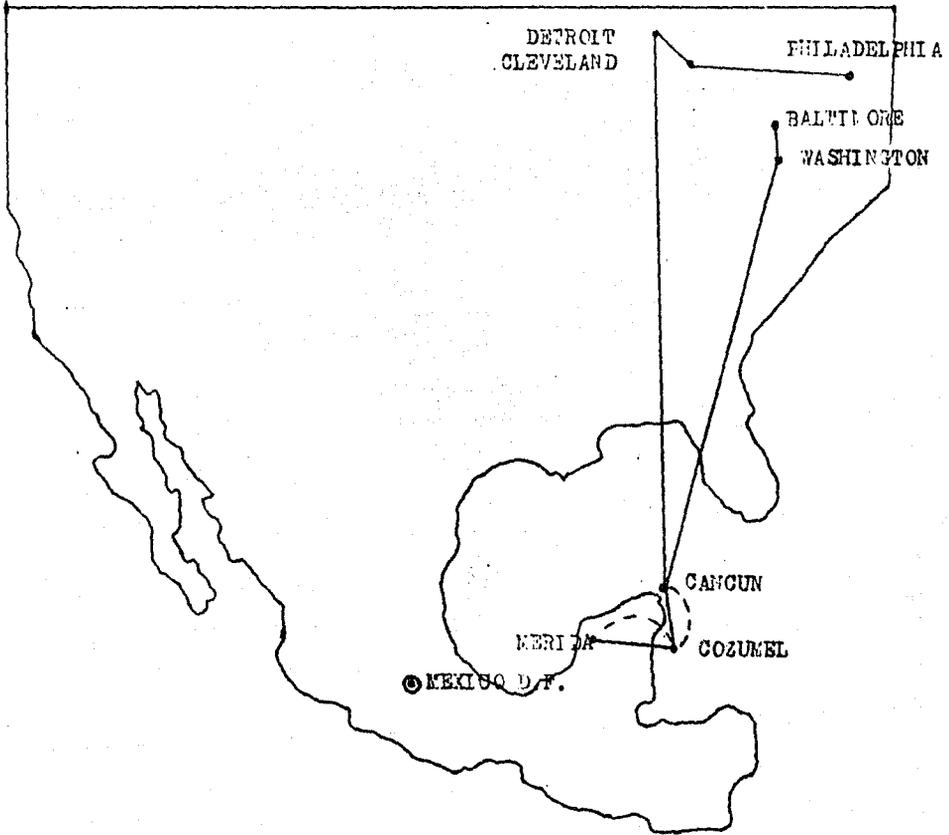
D. REGION DE LA PENINSULA DE YUCATAN.

———— D.5. CIUDAD DE MEXICO, MERIDA, COZUMEL, CANCUN-TAMPA.

- - - - - D.6 MERIDA, COZUMEL, CANCUN-DALLAS- FT. WORTH.

..... D.8 MERIDA, COZUMEL, CANCUN-CHICAGO, MINNEAPOLI S/S.T. PAUL.

CUADRO 6

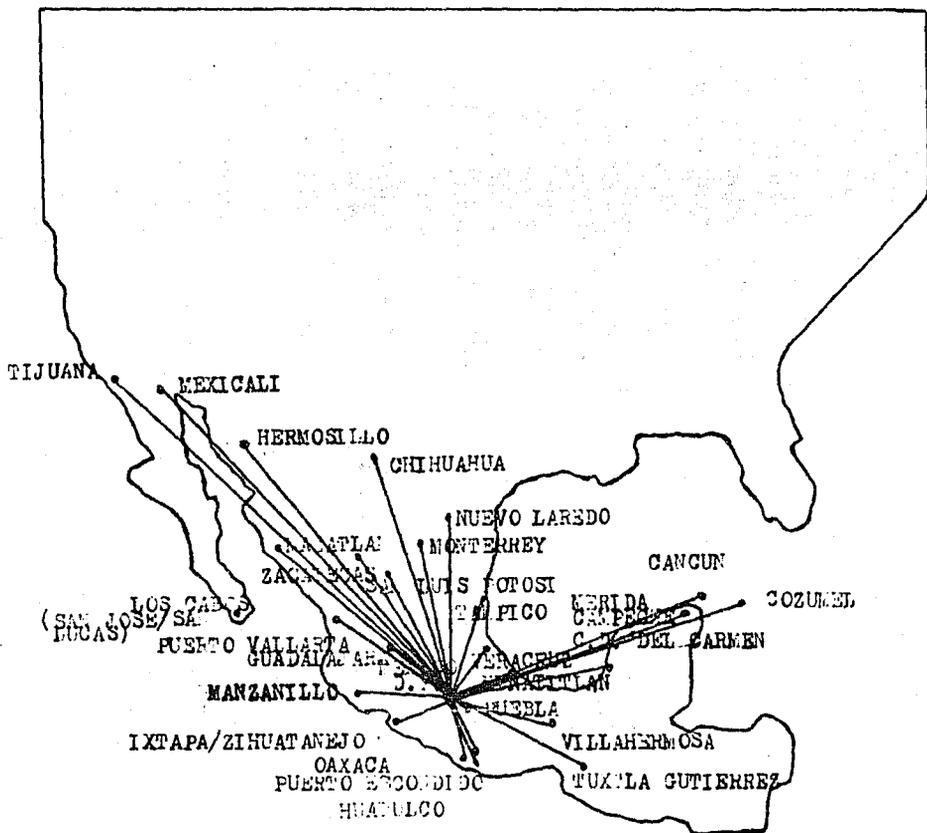


D. REGION DE LA PENINSULA DE YUCATAN .

—————D.9. MERIDA, COZUMEL, CANGUN-WASHINGTON/BALTIMORE.

- - - - -D.10. MERIDA, COZUMEL, CANGUN-DETROIT, CLEVELAND, PHILADELPHIA.

CUADRO 7



5.2. Paquetes promocionales con que cuenta la Compañía Mexicana de Aviación para fomentar el turismo.

La Compañía Mexicana de Aviación cuenta con tres exclusivos paquetes promocionales que apoyan directamente al fomento de el turismo de nuestro país, para tal efecto, se han establecido el Viaje Todo Pagado (VTP), el Viaje Hotel Pagado (VHP) y el Viaje Todo Pagado a la Medida (VTM). " Con estos paquetes se podrán disfrutar de 32 de los más bellos sitios turísticos de nuestro país a precios muy atractivos, en los que Mexicana de Aviación y los Hoteles participantes reducen considerablemente sus tarifas, con el único objetivo de beneficiar a nuestros pasajeros " . (182 )

A continuación daremos a conocer lo que ofrece al turista cada uno de dichos paquetes promocionales.

VIAJE TODO PAGADO (VTP).

En el paquete promocional de Viaje Todo Pagado (VTP), cuenta con dos modalidades, la primera es el VTP Tradicional y la segunda es el VTP sin excursión.

(182 ) Catálogo de excursión...,p. s/p.

En el VTP Tradicional ofrece "transportación aérea. 3 noches de alojamiento. 3 desayunos. 3 comidas o cenas en el Hotel (Menú del día). Traslados Aeropuerto/Hotel/Aeropuerto y una excursión dependiendo del destino " . ( 183) Por lo que respecta al VTP sin excursión, ofrece solamente "Transportación aérea. 3 noches de alojamiento. 3 desayunos. 3 comidas o cenas en el Hotel (Menú del día). Traslados Aeropuerto/Hotel/Aeropuerto. NO INCLUYE EXCURSION " . (184 )

El VTP, con sus diferentes modalidades, es exclusivamente válido en todos aquellos destinos que se encuentran integrados en las diferentes ciudades turísticas y comerciales de la extensa red de rutas que cubre Mexicana de Aviación, las cuales son las siguientes: Acapulco, Las Costas de Jalisco, Ciudad del Carmen, Campeche, Cancún, Chihuahua, Barrancas del Cobre, Cozumel, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, Mérida, Monterrey, Mexicali, Mazatlán, Nuevo Laredo, Oaxaca, Palenque, Puerto Vallarta, Puerto Escondido, Coatzacoalcos, San Cristóbal de las Casas, Los Cabos, San Luis Potosí, Tampico, Tuxtla Gutiérrez, Tijuana, Veracruz, Villahermosa, Zacatecas, Ixtapa - Zihuatanejo y Manzanillo.

(183) Catálogo de excursión ..., p. s/p.

(184) Idem.

Además el turista tiene la opción de elegir en cualquiera de las modalidades de VTP una noche adicional que incluye una noche de alojamiento, un desayuno y una comida o cena. Asimismo, el turista puede elegir el VTP que más le agrade en el hotel que más le convenga, variando para ello el precio ya que se cuenta con hoteles desde cinco estrellas hasta hoteles de tres estrellas, todo depende de las posibilidades económicas que posea el turista.

#### VIAJE HOTEL PAGADO ( VHP ).

El paquete promocional Viaje Hotel Pagado (VHP), " incluye únicamente transportación aérea. y 3 noches de alojamiento " . ( 185), además el turista puede elegir una noche adicional que consiste únicamente en una noche de alojamiento, así como escoger el VHP con el hotel de cinco estrellas o hotel de tres estrellas, según lo que le convenga al turista.

El servicio de los VHP se ofrece exclusivamente en todos los destinos turísticos que cubre la Compañía Mexicana de Aviación en cualquiera de sus rutas establecidas, siendo estos los siguientes: Acapulco, Las Costas de Jalisco, Ciudad del Carmen, Campeche, Cancún, Chihuahua, Cozumel, Guadalajara, Hermosillo,

La Paz, Mérida, Monterrey, Mexicali, Mazatlán, Nuevo Laredo, Oaxaca, Pelenque, Puerto Vallarta, Puerto Escondido, Coatzacoahuacos, San Cristobal de las Casas, Los Cabos, San Luis Potosí, Tampico, Tuxtla Gutiérrez, Tijuana, Veracruz, Villahermosa, Zacatecas, Ixtapa - Zihuatanejo y Manzanillo.

#### VIAJE TODO PAGADO A LA MEDIDA ( VTM ).

El paquete promocional de Viaje Todo Pagado a la Medida (VTM), cuenta con " transporte aéreo. 3 noches de alojamiento. 3 desayunos. Traslados Aeropuerto/Hotel/Aeropuerto y poder comprar servicios opcionales " .  
( 186) Además de ello, el turista puede prolongar su estancia, si así lo requiere, con una noche adicional que incluye una noche de alojamiento y un desayuno.

Así como, poder escoger el VTM con el hotel que más prefiera, desde hoteles de cinco estrellas hasta hoteles de tres estrellas.

Los VTM son válidos únicamente en todos los destinos turísticos que se encuentran en las diferentes ciudades donde Mexicana de Aviación ofrece sus servicios en sus diferentes rutas que posee, siendo éstas las siguientes: Acapulco, Las Costes de Jalisco, Ciudad del Carmen, Campeche, Cancún, Chihuahua, Cozumel,

- o.- Productividad y eficacia de la Compañía Mexicana de Aviación como ente paraestatal en comparación con la línea aérea de Aeroméxico.

En el presente capítulo daremos a conocer elementos fundamentales que posee la Compañía Mexicana de Aviación en cuanto a productividad y eficacia en sus servicios que ofrece en relación comparativa con la línea oficial de Aeroméxico. Se pretende hacer resaltar con ello que Mexicana de Aviación es una entidad paraestatal que representa mejores condiciones de funcionalidad y servicios, tanto técnica como operativamente, para el propio turismo y como en el desarrollo comercial, tanto a nivel nacional y en el contexto internacional.

Demostrando de esta manera que es una entidad paraestatal sana, segura confiable y productiva, que contribuye cabalmente con la administración pública para propiciar el desarrollo del país, manteniéndolo asimismo estrechamente comunicado, fortaleciendo el comercio interno y externo, así como el crecimiento del turismo en general, apoyando a superar la crisis por la cual se atraviesa.

A continuación daremos a conocer algunos datos que respaldan y confirman lo antes dicho.

#### PASAJEROS POR KILOMETRO VOLADO .

En pasajeros por kilómetro volado, Mexicana de Aviación en relación con Aeroméxico, demostró en el

año de 1985 ser la primera línea aérea del país a nivel de rutas y destinos internacionales al transportar un total de 5,012 millones de pasajeros por kilómetro volado en relación con Aeroméxico que solamente transportó a 2,787 millones de pasajeros por kilómetro volado, apreciándose una marcada diferencia de 2,225 millones de pasajeros por kilómetro volado, siendo ésta una cifra muy considerable. En cuanto a nivel de rutas y destinos nacionales, Mexicana de Aviación obtuvo en comparación con Aeroméxico un ligero descenso en la transportación de pasajeros por kilómetro volado, que no implica por ningún motivo que la empresa no haya tenido productividad sino el contrario, sí la obtuvo y para ello destacan las cifras, ya que Mexicana de Aviación transportó para el año de 1985 un total de 4,394 millones de pasajeros por kilómetro volado y Aeroméxico en ese mismo año transportó un total de 5,510 millones de pasajeros por kilómetro volado, obteniéndose la mínima diferencia de 1,116 millones de pasajeros por kilómetro volado, cifra realmente pequeña si se toma en consideración la cantidad presentada por Aeroméxico a nivel de rutas y destinos internacionales que es muy marcada.

Asimismo, Mexicana de Aviación demuestra obtener un lugar destacado a nivel de rutas y destinos inter-

nacionales con otras aerolíneas extranjeras, ocupando la posición número 29 y la número 15 a nivel de rutas y destinos nacionales en competencia con importantes empresas aéreas extranjeras. Esto lo podemos establecer en el siguiente esquema de la página que sigue, que se le designó como esquema 1.

Por lo que respecta a su posición de la empresa Mexicana de Aviación con las principales Líneas Aéreas de Latinoamérica, establece el segundo lugar al transportar 9,554 millones de pasajeros por kilómetro volado para el año de 1985 y para ese mismo año, Aeroméxico únicamente transportó 8,354 millones de pasajeros por kilómetro volado en donde ocupó el tercer lugar en la posición, lo cual, demuestra una diferencia de un total de 1,200 millones de pasajeros por kilómetro volado, estableciendo que Mexicana de Aviación demuestra mayor rendimiento como aerolínea.

para ello podemos consultar en el esquema 2 .

También, en una forma global de pasajeros transportados por las empresas de las principales líneas aéreas de Latinoamérica, Mexicana de Aviación ocupa el primer lugar con un total de 8,652 millones de pasajeros, mientras tanto Aeroméxico sobrepasa con el segundo lugar transportando un total de 6,644 millones de pasajeros. Para ello podemos consultar el esquema número 3:

nacionales con otras aerolíneas extranjeras, ocupando la posición número 29 y la número 15 a nivel de rutas y destinos nacionales en competencia con importantes empresas aéreas extranjeras. Esto lo podemos establecer en el siguiente esquema de la página que sigue, que se le designó como esquema 1.

Por lo que respecta a su posición de la empresa Mexicana de Aviación con las principales Líneas Aéreas de Latinoamérica, establece el segundo lugar al transportar 9,554 millones de pasajeros por kilómetro volado para el año de 1985 y para ese mismo año, Aeroméxico únicamente transportó 8,354 millones de pasajeros por kilómetro volado en donde ocupó el tercer lugar en la posición, lo cual, demuestra una diferencia de un total de 1,200 millones de pasajeros por kilómetro volado, estableciendo que Mexicana de Aviación demuestra mayor rendimiento como aerolínea. para ello podemos consultar en el esquema 2 .

También, en una forma global de pasajeros transportados por las empresas de las principales líneas aéreas de Latinoamérica, Mexicana de Aviación ocupa el primer lugar con un total de 8,652 millones de pasajeros, mientras tanto Aeroméxico sobresale con el segundo lugar transportando un total de 6, 644 millones de pasajeros. Para ello podemos consultar el esquema número 3:

ESTATA 1.

Pasajeros Kilometros Volados/ Passengers Kilometers Flown 1985			Fuente/Source: World Air Transport Statistics (IATA/85)					
INTERNACIONAL/INTERNATIONAL			DOMESTICO/DOMESTIC			TOTAL		
Lugar/ Rank	Aerolínea Airline	Millones/ Millions	Lugar/ Rank	Aerolínea Airline	Millones/ Millions	Lugar/ Rank	Aerolínea/ Airline	Millones/ Millions
1	British Airways	39,182	1	United Airlines	64,386	1	American Airlines	71,027
2	Pan American	35,556	2	American Airlines	63,401	2	United Airlines	67,099
3	Japan Air Lines	29,832	3	Eastern Air Lines	48,777	3	Eastern Air Lines	53,247
4	TWA	25,367	4	TWA	26,900	4	TWA	52,267
5	Air France	23,297	5	Continental Airlines	22,545	5	Pan American	43,684
6	Lufthansa	22,153	6	Air Canada	11,389	6	British Airways	41,103
7	KLM	18,039	7	Pan American	8,128	7	Japan Air Lines	37,299
8	Qantas Airways	17,304	8	Japan Air Lines	7,466	8	Air France	28,583
9	Iberia	13,366	9	Indian Airlines	6,903	9	Continental Airlines	26,405
10	Alitalia	12,912	10	Aeroméxico	5,510	10	Lufthansa	24,522
11	Swissair	12,409	11	Saudi Arabian Airlines	5,426	11	Air Canada	21,718
12	Air Canada	10,328	12	Air France	5,286	12	KLM	18,039
13	Saudi Arabian Airlines	10,032	13	Ansett Airlines	4,712	13	Iberia	17,576
14	SAS	9,454	14	IAA	4,696	14	Qantas Airways	17,304
15	American Airlines	7,826	15	Mexicana	4,394	15	Alitalia	16,881
16	Air India	7,466	16	Iberia	4,210	16	Saudi Arabian Airlines	15,458
17	VARIG	7,072	17	Alitalia	3,970	17	Swissair	12,809
18	Philippine Airlines	7,062	18	Canadian Pacific	3,947	18	SAS	12,063
19	BCAL	6,801	19	VASP	3,391	19	Canadian Pacific	10,511
20	Canadian Pacific	6,564	20	South African Airways	3,083	20	VARIG	10,072
21	EI AI	6,502	21	VARIG	3,000	21	Mexicana	9,406
22	Air New Zealand	6,442	22	Garuda Indonesian	2,931	22	South African Airways	8,683
23	Olympic Airways	5,816	23	Aerolíneas Argentinas	E	23	Philippine Airlines	8,614
24	Sabena	5,663	24	SAS	2,608	24	Garuda Indonesian	8,540
25	Garuda Indonesian	5,609	25	Transbrasi	2,577	25	Aeroméxico	8,298
26	South African Airways	5,600	26	Lufthansa	2,303	26	Air New Zealand	7,815
27	Pakistan International	5,325	27	Cruzeiro do Sul	1,957	27	Air India	7,668
28	Eastern Air Lines	5,069	28	British Airways	1,920	28	Olympic Airways	7,468
29	Mexicana	5,012	29	Iran Air	1,806	29	Indian Airlines	7,212
30	Gulf Air	4,980	30	Pakistan International	1,694	30	BCAL	7,126
31	Egyptair	4,002	31	Olympic Airways	1,652	31	Pakistan International	7,019
32	Aerolíneas Argentinas	E	32	Philippine Airlines	1,552	32	Aerolíneas Argentinas	E
33	UTA	3,940	33	Aeroflot	1,451	33	EI AI	6,507
34	Continental Airlines	3,860	34	Air New Zealand	1,373	34	Sabena	5,663
35	Kuwait Airways	3,803	35	UTA	992	35	Gulf Air	4,980
36	Alia	3,536	36	Nigeria Airways	E	36	UTA	4,932
37	TAP - Air Portugal	3,510	37	Brahmnet S A F E	807	37	Ansett Airlines	4,712
38	JAT	3,055	38	AVIACO	743	38	TAA	4,696
39	Air Algérie	2,797	39	TAP - Air Portugal	730	39	Egyptair	4,427
40	Aeroméxico	2,787	40	THY	718	40	TAP - Air Portugal	4,240
41	United Airlines	2,712	41	Finnair	678	41	Iran Air	3,972
42	Aer Lingus	2,463	42	JAT	656	42	Kuwait Airways	3,803
43	Air Afrique	E	43	Jamahiriyah Libyan Auisi	638	43	JAT	3,712
44	Finnair	2,247	44	British Midland	596	44	Alia	3,533
45	Icelandair	2,182	45	AeroPeru	441	45	VASP	3,391
46	Iran Air	2,165	46	Egyptair	425	46	Avianca	3,378
47	VIASA	2,117	47	ALISARDA	396	47	Finnair	2,925
48	Royal Air Maroc	2,085	48	East West Airlines	E	48	Air Algérie	2,797
49	BWA International	2,016	49	LAB	381	49	Transbrasi	2,577
50	LOT	2,008	50	Cubana	342	50	Aer Lingus	2,474

## ESQUEMA NO. 2.

LAS PRINCIPALES LINEAS AEREAS DE LATINOAMERICATHE TOP LEADING CARRIERS IN LATINAMERICAEN NUMERO DE PASAJEROS/KILOMETROSIN NUMBER REVENUE PASSENGERS/KILOMETER1985

1	Varig	10,230
2	MEXICANA	9,554
3	Aeroméxico	8,354
4	Aerolíneas Argentinas	6,385
5	Vasp	3,495
6	Avianca	3,295
7	Transbrasil	2,713
8	Cruzeiro	2,269
9	BWIA	2,063
10	Air Jamaica	1,480
11	Aeroperu	993
12	Ecuatoriana	754
13	Lacsa	570
14	Air Panama	434
15	Pluna	371
16	TAM	67

Fuente/Source: Air Transport World  
(Mayo/May, 1986)

ESQUEMA NO. 3.

LAS PRINCIPALES LINEAS AEREAS DE LATINOAMERICATHE TOP LEADING CARRIERS IN LATINAMERICA1985

<u>AEROLINEA /</u> <u>AIRLINE</u>	<u>PASAJEROS TRANSPORTADOS /</u> <u>PASSENGERS CARRIED</u>
MEXICANA	8,652
Aeroméxico	6,644
Varig	4,656
Avianca	3,660
Vasp	3,568
Aerolíneas Argentinas	3,512
Transbrazil	2,272
Cruzeiro	2,307
LAB/Bolivia	1,414
BWIA	1,298
Austral/Argentina	1,208
SAM/Colombia	1,125
Aeroperu	906
Air Jamaica	845
Viasa	564

Fuente/Source: Air Transport World  
Mayo/May 1986

## TONELADAS POR KILOMETRO TRANSPORTADO.

Por lo que respecta a las toneladas por Kilómetro transportado, Mexicana de Aviación logró registrar para el año de 1985 a nivel de rutas y destinos internacionales un total de 437 millones de toneladas por kilómetro transportadas, comparandola con la empresa oficial de Aeroméxico se observa que ésta llegó a transportar un total de 300 millones de toneladas por kilómetro transportadas, cifra menor a la registrada por Mexicana de Aviación observando de esta forma una diferencia de 137 millones de toneladas por kilómetro transportado. Mientras que a nivel de rutas y destinos nacionales, Mexicana de Aviación registró para el año de 1985 un ligero descenso en comparación con Aeroméxico al transportar solamente 434 millones de toneladas por kilómetro transportado y Aeroméxico un total de 536 millones de toneladas por kilómetro transportado, resultandose una diferencia de 102 millones de toneladas por kilómetro transportado, por lo tanto, esto de ninguna manera establece que la empresa haya disminuido su productividad, por las cantidades que establece, ya que no son mayores sino mínimas.

A nivel mundial la Compañía Mexicana de Aviación ocupa la posición no. 34 en sus rutas y destinos internacionales y la posición no. 18 en sus rutas y destinos nacionales, compitiendo con grandes empresas relacionadas con la aerotransportación de diversos países, esto podemos aclararlo aún más con el esquema número 4.

En cuanto a la posición que ocupa la Compañía Mexicana de Aviación ante las principales líneas aéreas de América Latina, en cuanto a la transportación de carga en toneladas por kilómetro, ocupa el casillero número ocho. ( Esquema número 5 ).

## BOGUSA P. 4.

TONELADAS KM TRANSPORTADAS / TONNE KILOMETRES PERFORMED 1965

Fuente/Source: WORLD AIR TRANSPORT STATISTIC

INTERNATIONAL			DOMESTICO			TOTAL		(IATA 65)
LUGAR/ RANK	AEROLINEA/ AIRLINE	MILLONES/ MILLIONS	LUGAR/ RANK	AEROLINEA/ AIRLINE	MILLONES/ MILLIONS	LUGAR/ RANK	AEROLINEA/ AIRLINE	MILLONES/ MILLIONS
1	Japan Air Lines	5,297	1	United Airlines	6,667	1	United Airlines	6,969
2	British Airways	4,828	2	American Airlines	6,113	2	American Airlines	6,923
3	Lufthansa	4,643	3	Eastern Air Lines	5,016	3	Japan Air Lines	6,043
4	Air France	4,424	4	TWA	2,812	4	TWA	5,603
5	Pan American	4,122	5	Continental Airlines	2,324	5	Eastern Air Lines	5,534
6	KLM	3,146	6	Flying Tiger	1,316	6	Air France	5,066
7	TWA	2,792	7	Air Canada	1,314	7	Pan American	5,018
8	Qantas Airways	2,335	8	Pan American	896	8	British Airways	5,006
9	Flying Tiger	1,982	9	Japan Air Lines	746	9	Lufthansa	4,895
10	Alitalia	1,922	10	Indian Airlines	674	10	Flying Tiger	3,298
11	Swissair	1,887	11	Air France	633	11	KLM	3,146
12	Iberia	1,875	12	Saudi Arabian Airlines	553	12	Continental Airlines	2,797
13	Air Canada	1,408	13	Aeroméxico	536	13	Air Canada	2,722
14	Saudi Arabian Airlines	1,321	14	Ansett Airlines	505	14	Qantas Airways	2,335
15	SAS	1,267	15	TAA	485	15	Alitalia	2,302
16	VARIG	1,205	16	Iberia	451	16	Iberia	2,126
17	EI AI	1,182	17	Canadian Pacific	439	17	Swissair	1,915
18	Air-India	1,093	18	Mexicana	434	18	Saudi Arabian Airlines	1,873
19	Sabena	1,093	19	VARIG	420	19	VARIG	1,625
20	BCAL	1,016	20	VASP	385	20	SAS	1,514
21	Philippine Airlines	926	21	Alitalia	280	21	Canadian Pacific	1,270
22	Air New Zealand	908	22	South African Airways	321	22	South African Airways	1,183
23	South African Airways	872	23	Transbrasil	316	23	EI AI	1,182
24	Canadian Pacific	831	24	Aerolíneas Argentinas	E	24	Air-India	1,124
25	UTA	819	25	Garuda Indonesian	278	25	Sabena	1,093
26	American Airlines	810	26	Lufthansa	253	26	Philippine Airlines	1,066
27	Pakistan International	778	27	SAS	247	27	Air New Zealand	1,054
28	Garuda Indonesian	640	28	Cruzeiro do Sul	194	28	BCAL	1,039
29	Olympic Airways	628	29	British Airways	178	29	Pakistan International	955
30	Gulf Air	599	30	Pakistan International	177	30	UTA	934
31	Aerolíneas Argentinas	E	31	Iran Air	176	31	Mexicana	932
32	Kuwait Airways	523	32	Olympic Airways	159	32	Garuda Indonesian	916
33	Eastern Air Lines	518	33	Air New Zealand	146	33	Aeroméxico	836
34	Mexicana	497	34	Philippine Airlines	140	34	Aerolíneas Argentinas	E
35	Continental Airlines	473	35	Avianca	131	35	Olympic Airways	787
36	Ala	472	36	UTA	115	36	Indian Airlines	710
37	Egyptair	470	37	TAP - Air Portugal	82	37	Gulf Air	599
38	TAP - Air Portugal	442	38	Nigeria Airways	E	38	TAP - Air Portugal	524
39	Air Afrique	E	39	Braathens S.A.F.E.	77	39	Kuwait Airways	523
40	JAT	375	40	THY	70	40	Egyptair	510
41	Avianca	366	41	AVIACO	68	41	Ansett Airlines	505
42	Aer Lingus	303	42	Finnair	61	42	Avianca	497
43	United Airlines	302	43	JAT	59	43	TAA	485
44	Aeroméxico	300	44	British Midland	55	44	Ala	473
45	Iran Air	295	45	Jamhriya Libyan Arab	55	45	Iran Air	471
46	VIASA	266	46	AeroPeru	45	46	JAT	434
47	Finnair	263	47	Egyptair	40	47	Air Afrique	E
48	Air Algérie	280	48	ALISARDA	37	48	VASP	385
49	Royal Air Maroc	245	49	LAN Chile	36	49	Finnair	344
50	BWA International	227	50	EastWest Airlines	E	50	Transbrasil	316

ESQUEMA NO. 5 .

LAS PRINCIPALES LINEAS AEREAS DE LATINOAMERICA EN CARGATHE TOP LEADING CARRIERS IN LATINAMERICA IN CARGO1985TONELADAS KILOMETRO/  
FREIGHT TONNS KILOMETERS

1	Varig	700,689
2	Avianca	194,259
3	Aerolineas Argentinas	175,200
4	Transbrasil	119,840
5	Aeroperu	100,487
6	VIASA	89,129
7	Aeroméxico	88,296
8	MEXICANA	83,656
9	Austral	80,400
10	Lan-Chile	73,827
11	SAM	53,701
12	Ecuatoriana	42,078
13	LAB	41,031
14	Cruzeiro	36,405
15	Air Jamaica	21,497

Fuente/Source: Air Transport World  
(Mayo/May 1986.)

## EQUIPO DE VUELO.

El equipo de vuelo con que cuenta Mexicana de Aviación es el más moderno y menos costoso que existe en nuestro país, en comparación con el equipo de vuelo de la empresa de Aeroméxico, que posee una diversidad de equipo.

El equipo de vuelo de Mexicana de Aviación, ofrece mejores servicios y menores costos de mantenimiento por componerse exclusivamente de dos tipos de avión que son los Jets Boeing 727 - 200 - A y el DC - 10 - 15, además de ello, estos tipos de avión son los que más se adaptan a las necesidades requeridas en nuestro país. En cambio Aeroméxico cuenta con una flota muy variada en modelos o versiones de avión, como son los de tipo DC - 8 - 51 y DC - 8 - 62, que representan el equipo de vuelo más antiguo de la empresa, los DC - 9 - 15, DC - 9 - 25, DC - 9 - 32 y los DC - 9 - Super 80, además posee DC - 10 - 15 y DC - 10 - 30, lo cual implica un costo mayor para el mantenimiento de cada una de dichas unidades.

A continuación describiremos las características entre el equipo de vuelo del Jet Boeing 727 - 200 - A de Mexicana de Aviación y el DC - 9 - Super 80 de Aero-

méxico, ya que estos dos tipos de avión son los que se equiparan como los estándares de cada empresa, debido a que el DC - 8, en todas sus versiones es un equipo de vuelo que no se compara con nada a los que posee Mexicana de Aviación por ser un modelo con características inferiores a los Boeing 727 - 200, además no se incluye la comparación del tipo DC - 10 debido a que cada empresa cuenta con aparatos de este tipo, que son los más modernos que existen.

Entre la comparación entre las unidades anteriormente descritas como modelos estándares de cada una de las empresas podemos decir que los Boeing 727 - 200 - A de Mexicana presenta mejores características para cumplir eficientemente sus servicios e implica menores gastos y mayor productividad de equipo de vuelo que el DC - 9 - 80 de Aeroméxico, para ello, podemos consultar el esquema número 6, que afirma lo dicho.

A continuación daremos a conocer en el esquema número 7, una comparación desde el año de 1982 hasta el año de 1986 entre el equipo de vuelo con que cuenta Mexicana de Aviación y el de Aeroméxico. Demostrando con ello que Mexicana de Aviación se ha encontrado en primer lugar en su número de sus aviones que posee, en cambio Aeroméxico se encuentre con un menor número de aviones. Esto hace que Mexicana de Aviación

ofrece más asientos disponibles para cubrir la demanda requerida en la actualidad, tanto a nivel nacional como internacional.

Mexicana de Aviación demuestra con su equipo de vuelo que ocupa el segundo lugar entre las principales líneas aéreas de Latinoamérica, lo cual, podemos observarlo en el esquema número 3

ESQUEMA NO. 6.

PRINCIPALES CARACTERISTICAS DEL BOEING 727-200 A

DE MEXICANA Y DEL DC-9 -80 DE AEROMEXICO

BOEING 727-264 A	DIMENSIONES	MD - 82
10.36 Mts. 32.95 Mts. 47.01 Mts. 41.50 Mts.	Altura Envergadura Longitud Total Longitud Fuselaje	9.02 Mts. 32.85 Mts. 9.02 Mts. 45.08 Mts.
<b>CAPACIDADES</b>		
MX 155. (Regular:189) 30,984 lts. 17,037 Kgs.	De pasajeros De combustible De Carga util Promedio	AM: 155 (Regular 172) 21,874 lts. 3,156 Kgs.
<b>MOTORES / TURBINAS</b>		
Pratt & Whitney JT8D-17 R 3 7,257 Kgs. 17,400 lbs. con potencia de reserva.	Marca Modelo Cantidad Empuje Potencia	Pratt & Whitney JT8-D-217 2 9,072 Kgs. 20,850 lbs. con potencia de reserva.
<b>PESOS MAXIMOS</b>		
84,005 Kgs. 83,552 Kgs. 70,080 Kgs. 44,378 Kgs.	En plataforma En Despegue en aterrizaje Peso Vacio Promedio	64,427 Kgs. 63,405 Kgs. 58,060 Kgs. 35,706 Kgs.
155 34"	No. de asientos/separación	155 32"
908 a 982 K.P.H. 4,572 a 10,668 mts. 12,802 mts. 4,022 Kms.	Velocidad Máxima de Crucero Altitud de Crucero Techo Operacional Alcance	912 K.p.H. 9,972 mts. 10,500 mts. 3,241 Kms.

## ESQUEMA NO. 7.

**RELACION COMPARATIVA  
COMPARATIVE FLEET SIZE**

(1982/1986)

<b>FLOTA/FLEET</b>		<b>Número de Aviones/Asientos</b>	
<b>Hasta/as Diciembre 1982</b>		<b>Aircraft Number/Seats</b>	
MEXICANA	36 Boeing 727-200 (155 PAX c/u); 2 Boeing 727-200 (166 PAX c/u); 3 DC-10-15 (315 PAX c/u).	41	6,861
AEROMEXICO	8 DC-9-15 (85 PAX c/u); 2 DC-9-25 (85 PAX c/u); 15 DC-9-30 (115 PAX c/u); 5 DC-8-51 (153 PAX c/u); 3 DC-9-82 (155 PAX c/u); 2 DC-10-30 (301 PAX c/u); 2 DC-10-15 (301 -- PAX c/u).	37	5,009
<b>Hasta/As</b>			
<b><u>Marzo 1983</u></b>			
MEXICANA	+2 DC-10-15 (315 PAX c/u); +2 B- 727-200 (modificados de 155 PAX c/u a 168 PAX c/u).	43	7,517
AEROMEXICO	+2 DC-9-30 (115 PAX c/u); -2 DC- 9-15 (85 PAX c/u); +1 DC-9-82 -- (155 PAX c/u).	38	5,224
<b>Hasta/As</b>			
<b><u>Diciembre 1983</u></b>			
MEXICANA	+4 B-727-200 Modificados de (155 PAX c/u a 168 PAX c/u).	43	7,569
AEROMEXICO	+1 DC-9-82 (155 PAX); +1 DC-10-30 (301 PAX).	40	5,680

<b>FLOTA FLEET</b>		<b>Número de Aviones/Asientos</b>	
<b>Hasta/as Octubre 1984</b>		<b>Aircraft Number/Seats</b>	
MEXICANA	30 Boeing 727-264A (155 PAX c/u); 8 Boeing 727-264 (168 PAX c/u); 5 DC-10-15 (315 PAX c/u).	43	7,569
AEROMEXICO	6 DC-9-15 (85 PAX c/u); 2 DC-9-25 (115 PAX c/u); 17 DC-9-30 (115 -- PAX c/u); 5 DC-8-51 (153 PAX c/u); 5 DC-9-82 (155 PAX c/u); 3 DC-10-30 (301 PAX c/u); 2 DC-10-15 (301 PAX c/u).	40	5,680
<b><u>Hasta/As</u></b>			
<b><u>Diciembre 1984</u></b>			
MEXICANA	+2 Boeing 727-200 (modificados de - 155 a 168 PAX c/u). +1 Boeing 727- 200 (155 PAX).	44	7,750
AEROMEXICO	+2 MD-80 (155 PAX c/u).	42	5,990
<b><u>Hasta/As</u></b>			
<b><u>Enero 1985</u></b>			
MEXICANA	29 Boeing 727-200 (155 PAX c/u) 10 Boeing 727-200 (168 PAX c/u); 5 DC- 10-15 (315 PAX c/u).	44	7,750
AEROMEXICO	6 DC-9-15 (85 PAX c/u); 2 DC-9-25 (85 PAX c/u); 17 DC-9-30 (115 PAX c/u); 5 DC-8-51 (153 PAX c/u); 7 MD-82 (155 PAX c/u); 3 DC-10-30 - (301 PAX c/u) 2 DC-10-15 (301 PAX c/u); +1 MD-82 (155 PAX).	43	6,145
<b><u>Hasta/As</u></b>			
<b><u>Septiembre 1985</u></b>			
MEXICANA	+2 Boeing 727-200 A (155 PAX c/u)	46	8,060
AEROMEXICO	No ha sufrido cambio	43	6,145

Hasta/As  
Abril / April 1986

MEXICANA	Menos 1 Boeing 727-200	45	7,905
AEROMEXICO	No ha sufrido cambios	43	6,145

Hasta/As  
Octubre / October 1986

MEXICANA	Sin cambios	45	7,905
AEROMEXICO	Menos 1 DC-9-32 (115 pax) Más 3 DC-8-62 (168 pax c/u)	45	6,534

ESQUEMA NO. 8 .

LAS PRINCIPALES LINEAS AEREAS DE LATINOAMERICATOP LEADING CARRIERS IN LATINAMERICA1985

<u>LUGAR /</u> <u>RANK</u>	<u>AEROLINEA /</u> <u>CARRIER</u>	<u>PAIS /</u> <u>COUNTRY</u>	<u>FLOTA /</u> <u>FLEET</u>
1	Varig	Brasil	65
2	MEXICANA	México	45
3	Aeroméxico	México	43
4	Aerolíneas Argentinas	Argentina	33
5	Transbrasil	Brazil	28
6	Vasp	Brazil	27
7	Avianca	Colombia	21
8	UAT		19
9	BWIA	Barbados	16
10	TAM	Colombia	15
11	Cruzeiro	Brazil	14
12	Austral	Argentina	11
13	Aeroperú	Perú	10
14	LAB	Bolivia	9
15	Lan-Chile	Chile	8
16	Air Jamaica	Jamaica	7
17	Ecuatoriana	Ecuador	6
18	Pluna	Uruguay	6
19	SAM	Colombia	5
20	LACSA	Costa Rica	4

Fuente/Source: Air Transport World  
Mayo/May 1986

## 7.- Reprivatización de la Compañía Mexicana de Aviación.

La Compañía Mexicana de Aviación presenta un cambio trascendental en su proceso histórico y en la estructura administrativa que lo rige, a partir del momento en que el gobierno federal decide mediante una simple transacción comercial adquirir en el año de 1981 la mayoría de las acciones de la empresa, pasando a partir de dicha acción a formar parte integrante de la administración pública, a diferencia de otras grandes entidades públicas que surgieron como tales por actos de expropiación. El gobierno tradicionalmente había mantenido en su poder el 22 por ciento de las acciones de la empresa y le compró a la iniciativa privada el 36 por ciento de éstas para quedarse con un 58 por ciento del total de las acciones de esa aerolínea nacional, mientras que el otro 42 por ciento restante quedó en manos de particulares.

Los motivos y las razones políticas por las cuales el gobierno federal compró la mayor parte de las acciones no han quedado expresamente claras, siendo a la que mayor se le atribuye a la "...determinada por su alto grado de endeudamiento interno y por la pragmática vi-

sión de sus accionistas mayoritarios, que encontraron en la enajenación de la empresa al gobierno federal la solución más rápida y efectiva para sus problemas financieros ". ( 187 )

A partir de 1986, la Secretaría de Programación y Presupuesto planteó la posibilidad de vender a la iniciativa privada parte importante de las acciones de la Compañía Mexicana de Aviación correspondientes al gobierno federal, siendo este acontecimiento el que da lugar al fenómeno de reprivatización de la empresa. En función de esto, el secretario de Comunicaciones y Transportes, Daniel Díaz Díaz confirmó el 16 de octubre de 1986 la venta de la aerolínea de Mexicana de Aviación, dejando de ser el gobierno socio mayoritario en el momento mismo en que se efectuare la venta total o parcial de las acciones respectivas.

Comentando el Titular de dicha secretaría que el " control casi total de la empresa quedará en manos de particulares". " Díaz Díaz precisó que la venta de la aerolínea se está preparando con todo cuidado para asegurar que la dirección de la misma quede garantizada; " de todas maneras es responsabilidad del estado que el servicio aéreo de Mexicana de Aviación se proporcione en las mejores condiciones " ". ( 188 )

( 187 ) Uno Más Uno. Paso costoso de ..., p. 12, col. 1 .

( 188 ) El financiero. Avelino Hernández V. Pasará Mexicana a ..., p.1, col. 1.

" Llamo la atención ... que Daniel Díaz Díaz haya expresado que la venta se planea de tal manera que la actividad de la empresa continúe bajo la responsabilidad del gobierno. Dado que la posesión de la mayoría de las acciones define normalmente la dirección de una empresa, las palabras de Díaz Díaz pueden ser interpretadas en el sentido de que el Estado seguirá manteniendo la responsabilidad por el buen funcionamiento de una empresa cuyas utilidades irán a parar ahora en su mayor parte a manos privadas ".

( 189 )

" Se desconoce hasta el momento a quien será vendida la línea aérea, por lo que se teme que con ello se afecte la soberanía del espacio aéreo mexicano ".

( 190 ) " La venta que se prepara con todo cuidado - dijo Díaz Díaz - pretende la cesión o una venta de acciones, que rebase con mucho el 51 por ciento y deje, en forma mayoritaria, el control de la empresa en manos de particulares, significando con ello un cambio importante en la estructura de la empresa ".

(191 ) Recalcando " ... que queda claro que no se trata de la venta de Mexicana de Aviación, sino de la venta de parte importante de las acciones que el estado tiene ". ( 192 )

( 189 ) Uno Más Uno. Paso costoso ..., p. 12, col. 1 .

( 190 ) El Día. J. Franco, Venderá el ..., p.1, sec.1, col.1 .

( 191 ) Novedades. José Consuelos G., Por fin, el ..., p.1, sec. 4, col.1.

( 192 ) El Universal. Rodolfo Guerrero, Venderá parte ..., p.1, sec.1 col. 1.

El director de la Compañía Mexicana de Aviación Manuel Sosa de la Vega dijo que " la reprivatización ... no será en una forma total lo que significa que sólo se venderá al sector privado una parte, en realidad importante, de las acciones representativas del capital social de la empresa ". ( 193 ) Asimismo, "... reveló que la citada reprivatización, se iniciará el 1. de agosto de 1987 y esto ha provocado una elevación en la cotización de acciones de 50 a 700 pesos ". (194)

" Explicó que hasta el año pasado la empresa paraestatal operaba con pérdidas y en los primeros cinco meses del presente año han obtenido ya cerca de 10 mil millones de pesos de utilidades " . ( 195 )

" Indicó que la flota de 45 aviones, 40 boing 727 y cinco DC-10no es vieja...sin embargo, dijo que se hacen estudios para renovar la flote y adquirir otros dos aviones más, debido, principalmente, a la creciente demanda del pasaje " . ( 196 )

" Descartó que las acciones del gobierno se vayan a vender a empresas extranjeras y apuntó que primero se dará preferencia a inversionistas nacionales ". ( 197 )

( 193 ) Novedades. Mexicana no será vendida..., p.l, sec. B, col. 1.

( 194 ) Idem.

( 195 ) Idem.

( 196 ) Idem.

( 197 ) Idem.

Posteriormente salió un desplegado en el periódico Excelsior con fecha del 2 de agosto de 1967, el que informaba que se había efectuado la venta de las acciones de Mexicana de Aviación que se encontraban en poder del gobierno, donde comunicaba que "... el viernes el mediodía concluyó la venta de una buena parte del 58% de acciones de Mexicana de Aviación que posee el gobierno federal al continuar el proceso de reprivatización de la empresa será el agente vendedor el Banco Nacional de México, quien informe de los grupos económicos o personas que adquieran las acciones. Sabemos el interés de varios consorcios financieros por la adquisición de las acciones que tienen un valor nominal de 50 pesos y que hasta el cierre del viernes se cotizaban a más de 800 pesos, explicó la Mexicana de Aviación". ( 198 ) En esta información periodística no queda esclarecido quienes fueron los supuestos compradores de dichas acciones de la empresa, además de ello, no es posible afirmar que tal noticia sea del todo verídica, debido a que no se ha presentado ningún movimiento sobre la venta de éstas mismas por parte del gobierno.

Por lo tanto, sobre los últimos informes que se tienen es que "la aerolínea estatal Mexicana de Aviación, cuyas acciones se pusieron a la venta recientemente, tienen un costo por más de unos 333 millones

( 198 ) Excelsior. Jaime Durán, Concluyó la venta de ..., p.1, sec. 1, col. 1.

de dólares y no ha habido un grupo de inversionistas " que llegue al precio " informaron fuentes de la compañía " . ( 199 )

" El director de la compañía, Manuel Sosa de la Vega, dijo que para facilitar la venta se recurrirá al método de "pulverización" de las acciones o sea vender el paquete puesto a la venta en partes." . ( 200 )

" Se indicó que el 58 por ciento de acciones que tiene el gobierno, se venderá en un principio sólo 38 por ciento y que los compradores deben ser mexicanos, debido a que la aerolínea es considerada como parte de una industria " prioritaria " para el país " . ( 201 )

( 199 ) Novedades. El gobierno federal venderá..., p. 1,

sec. B, col. 1.

( 200 ) Idem.

( 201 ) Idem.

## 8.- Conclusión.

La Compañía Mexicana de Aviación es una empresa paraestatal donde existe la participación conjunta del gobierno federal y del sector privado para impulsar el desarrollo turístico nacional y comercial del país.

Colebora ampliamente con la administración pública llevando a cabo los lineamientos propuestos en el Programa Nacional de Turismo 1984 - 1988 para que se logre en gran medida cumplir satisfactoriamente con estos mismos, apoyando a la inversión privada en su desempeño por atender adecuadamente las necesidades requeridas que provienen de la demanda turística y la intensificación de la actividad comercial del país. Para tal efecto, la aerolínea cuenta con rutas designadas a nivel nacional e internacional, que son de primer orden por encontrarse distribuidas estratégicamente por todo el territorio nacional y fundamentalmente en su principal mercado de los Estados Unidos de Norteamérica.

La Compañía Mexicana de Aviación transporta turistas nacionales y extranjeros a los diferentes centros de atracción turística con que cuenta nuestro país y aunado a la participación constante que ofrece el sector privado al desarrollo del turismo,

permite la recuperación de divisas y el adecuado desarrollo de la región, cooperando a disminuir la crisis por la que se atraviesa.

Asimismo, la Compañía Mexicana de Aviación participa conjuntamente con paquetes promocionales muy atractivos para el turista a diferentes sitios turísticos del país, eligiendo la mejor opción para visitar el lugar de preferencia que se desee a un costo adecuado y económico, fomentando con ello el turismo interno y contribuye al derecho de descanso obligatorio de todos los mexicanos.

La reprivatización de la Compañía de Aviación se pretende efectuar sin un aparente análisis enfocado a la importancia que puede brindar a la propia administración pública, ya que no se esté considerando su aportación fundamental dentro del desarrollo turístico nacional. Sin atender que posee un alto potencial de servicios que son atendidos por los aviones más modernos del país en relación con la línea aérea oficial de Aeromexico, demostrando mayor funcionalidad al participar con un equipo de vuelo estandarizado y adecuado a las necesidades del país.

Se le ha llegado a considerar la tercera línea aérea de Latinoamérica después de los Estados Unidos de Norteamérica y Canadá. Propicia el acrecentamiento comercial de nuestro país, manteniéndolo estrechamente comunicado con el comercio mundial, favoreciendo a la exportación e importación de productos por medio del sistema de carga con que cuenta la aerolínea.

Por lo tanto, a la Compañía Mexicana de Aviación no se le considere como una entidad paraestatal estratégica y debería pensarse en ello, ya que reúne los requisitos suficientes para lograrlo por las condiciones generales en que se encuentre en relación con Aeroméxico. Además colabora a mantener los valores nacionales como la cultura, mantiene comunicado al país, mantiene en constante desarrollo la actividad comercial, fortalece la soberanía del espacio aéreo nacional y representa ganancias favorables para el gobierno federal y el sector privado, e indirectamente contribuye a la recuperación económica del país.

La reprivatización de la Compañía Mexicana de Aviación, no debe efectuarse por la importancia que guarda ante la administración pública y la economía, lo que debe realizarse es no efectuar ningún movimiento para vender las acciones correspondientes al

gobierno federal, sino reestructurar su actual administración y sus servicios técnicos para que funcione más adecuadamente y rinda al máximo, para contribuir en una mayor producción en general.

El gobierno federal tiene la capacidad de lograrlo junto con el sector privado a que se de una serolidad sólida y con un rendimiento superior al actual, favoreciendo como hasta ahora lo ha demostrado la economía de la nación sin representar pérdidas que perjudiquen directamente al Estado.

## 9.- Recomendaciones.

La Compañía Mexicana de Aviación es una entidad paraestatal que permanece al margen del desarrollo turístico y comercial del país. Debe considerarse como un servicio importante por representar un elemento que coadyuva al progreso de la nación, ya que a través de ésta misma se podrá lograr mantener comunicado al país y ampliar sus conexiones con el extranjero por vía aérea.

Nuestro país no cuenta todavía con una red amplia de empresas nacionales dedicadas a la aviación comercial. Es por ello que el gobierno federal debe mantener y revitalizar la empresa aérea hasta ahora más importante que satisface las necesidades que requiere el propio país, participando activamente en este aspecto, de una manera adecuada y con vocación de progreso, para competir efectivamente en el mercado nacional e internacional junto con otras líneas aéreas extranjeras, atendiendo simultáneamente las principales zonas de interés turístico, de desarrollo regional y comercial del país. Asimismo debe intensificar su actividad promotora ante el mercado turístico de los Estados Unidos de Norteamérica.

La Compañía Mexicana de Aviación debe establecer una adecuada organización administrativa con la participación del gobierno federal y la iniciativa privada, para que de esta forma pueda darse un amplio desarrollo de la empresa. Asimismo, debe modernizar su flota aérea para brindar seguridad al pasajero y competir con aquellos países que cuentan con aviones más modernos, permitiendo a la empresa estar a nivel de las mejores del mundo y actuar con más eficiencia en los diversos puntos de interés turístico y comercial del país.

Si la reprivatización de la Compañía Mexicana de Aviación se concluye, no debe darse como un motivo para desatender los actuales centros turísticos y comerciales del país, sino incrementar los servicios ofrecidos en estos y contemplar otros nuevos, para que no quede en manos de la participación absoluta de las líneas aéreas extranjeras.

## 10.- BIBLIOGRAFIA .

Bravo Ahuja Ruiz, Víctor E. La Empresa Pública Industrial en México. México, Edit. INAF, 1982.

Carillo Castro, Alejandro. Empresas Públicas. "La Empresa Pública y la Reforma Administrativa". México, Presidencia de la República. Coordinación General de Estudios Administrativos. Colección Seminarios Num. 7, 1978.

Carillo Castro, García Ramírez. Las Empresas Públicas en México. México, Edit. Porrúa, 1983.

Casparius Robledo, Rodolfo. Turismo ; La Opción. México, Edit. IEPES, 1982.

Consulta Popular, en las reuniones nacionales. México, Edit. IEPES, cap. 8, Comunicaciones y Transportes, 1982.

Departamento de Turismo. Exposición de Motivos de la Ley Federal de Turismo. México, 1961.

Departamento de Turismo. Manual de Capacitación Turística. México, 1971.

Paya Viesaca, Jacinto. Administración Pública Federal. México, Edit. Porrúa, 1979.

Fernández Fuster, Luis. Teoría y Técnica del Turismo. Madrid, Edit. Editora Nacional, Tomo I, 1974.

Flores de la Peña, Horacio. Empresa Pública y Desarrollo. México, Departamento de Administración. UAM, 1977.

González Parás, Natividad. Control de Empresas Públicas en México. " La Reforma Administrativa y el Control de las Empresas Públicas " . México, Edit. INAP, 1980.

Leal, Juan Felipe. México: Estado, Burocracia y Sindicatos. México, Edit. El Caballito, 1984.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. México, Edit. Porrúa, 1987.

Olvera Toro, Jorge. Legislación y Organización Turística Mexicana. México, Edit. Porrúa, 1977.

Ortuño Martínez, Manuel. Introducción al Estudio del Turismo. México, Edit. Textos Universitarios, S.A., 1976.

Pichardo Pagaza, Ignacio. Introducción a la Administración Pública. México, Edit. INAF, Tomo I, 1982.

Presidencia de la República. Coordinación General de Estudios Administrativos. Manual de Organización del Gobierno Federal. México, 1982.

Programa Nacional de Turismo 1984 - 1988 . México, Edit. Diario Oficial de la Federación del 13 de febrero de 1985.

Rebasa, Emilio, Cabellero, Gloria. Mexicano ésta es tú Constitución. México, Edit. Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, LII Legislatura, 1984.

Ruiz Massieu, José F. La Empresa Pública. México, Edit. INAP, 1980.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Poder Ejecutivo Federal. Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 1984 - 1988 . México, 1984.

—————. Dirección General de Asuntos Jurídicos. Ley de Vías Generales de Comunicación y Reglamentos. México, 1984.

Secretaría de la Contraloría General de la Federación. Dirección General de Comunicación Social. Ley Federal de las Entidades Parastatales. México, 1986.

Secretaría de Programación y Presupuesto. Poder Ejecutivo Federal. Plan Nacional de Desarrollo 1983 - 1988 . México, 1983.

Secretaría de Turismo. El Transporte en la Actividad Turística. México, Tomo I y II, 1979.

—————. Ley Federal de Turismo. México, 1984.

Tello, L. Las Tarifas Aéreas y su Importancia. México, Tesis, Escuela Panamericana de Hotelería, 1985.

Torre Pailla, Oscar de la. El Turismo Fenómeno Social. México, Edit. Fondo de Cultura Económica, 1980.

#### DOCUMENTOS.

Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano. " Conectando Latinoamérica con el Mundo " . México, 1986.

Contreras, Francisco. " La Importancia de la Aviación Comercial " . México, 1981.

Asociación de Transporte Aéreo Internacional ( IATA ). " Manual de Formación de Agentes para la IATA " .

Informe del Director General de Aeronáutica Civil, Ing. Enrique Mendez Fernández en la semana de la aviación. México, 1986.

Lodeza Tovar. El Desarrollo del Transporte Aéreo en Mexico. México, 1979.

Mexicana de Aviación. Cuadro de Rutas Nacionales. México, 1987.

—————. Cuadro de Rutas Internacionales, " Convenio Bilateral México-Estados Unidos ". México, 1987.

—————. Catálogo de Excursión. México, 1987.

—————. Historia de Mexicana de Aviación . México, 1987.

—————. Sabía Usted que ... ? . México, 1987.

Palabras del Director General de Aeronáutica Civil Ing. Enrique Mendez Fernández durante la presentación de su informe anual. México, 1987.

#### REVISTAS.

Boletín Mensual de Información Económica. México. INEHI. Num. 6, Vol. XI, 1987.  
 Información. " Semana de la Aviación ". México, S.C.T., Num. 10, Enero de 1987.

Información. Los Caminos Rurales Fortalecen la Integración. México, S.C.T. Num. 2, Marzo-Abril de 1984.

—————. Capacitación Técnica Administrativa. México, S.C.T. Num. 11, Febrero de 1987.

#### PERIODICOS.

El Día. Franco A. Venderá el gobierno la mayoría de las acciones de Mexicana. México, 17 de Octubre de 1986, sección 1, pág. 1, columna 3.

El Financiero. Avelino Hernández Vélez. Pasará Mexicana de Aviación a Control de la Iniciativa Privada; Daniel Díez. México, 17 de Octubre de 1986, página 1, columna 1.

Excelsior. Jaime Durán. Concluyó la Venta de Acciones de la Mexicana de Aviación. México, 2 de Agosto de 1987, sección 1, página 1-4 A, col. 1-3.

Novedades. Mexicana no será vendida totalmente al sector privado. México, 15 de Julio de 1987, sección B, página 1, columna 1 y 2.

**Novedades.** El Gobierno Federal venderá en la Bolsa 38% de su capital en CMA. México, 4 de Septiembre de 1987, sección B, página 1, columna 1.

**Oveaciones.** Flores de la Vega, Benjamín. Vende el Gobierno el 58 % de las acciones de Mexicana. México, 17 de Octubre de 1986, sección 1, página 1 columna 1.

**El Universal.** Venderá parte de sus acciones en CMA, el Gobierno. Rodolfo Guerrero. México, 17 de Octubre de 1986, sección 1, página 4, columna 2.

**UNO MAS UNO.** Paso costoso de CMA por manos del Estado. México, 17 de Octubre de 1986, sección 1, página 12, columna 1.