



7  
24  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
"ACATLAN"

LA LIBERALIZACION DE LA ECONOMIA  
INTERNACIONAL: SU IMPACTO EN LA  
REGLAMENTACION Y PRACTICA DE LA  
AVIACION COMERCIAL

FRANCISCO JOSE FERNANDEZ CARRILLO

**T E S I S**  
QUE SE PRESENTA  
PARA OBTENER EL TITULO DE:  
LICENCIADO EN  
RELACIONES INTERNACIONALES



TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

1989



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
INTRODUCCION	
CAPITULO I	
La liberalización de la economía. Un enfoque político - económico	1
1.1.- Situación del capitalismo a fines de los setenta	2
1.2.- Crítica de la "Revolución keynesiana" y proposición del neoliberalismo como agente reactivador del sistema	3
1.2.1.- La función reguladora del Estado y su participación en la economía	5
1.2.2.- El replanteamiento del Estado neoliberal	12
1.3.- La "Nueva Derecha" norteamericana.	15
1.3.1.- La Ideología de la Nueva Derecha	17
1.3.1.1.- Liberalismo económico	17
1.3.1.2.- Tradicionalismo social.	19
1.3.1.3.- Anticomunismo militante	22
1.4.- La "Revolución conservadora". Llegada de Ronald Reagan al poder.	23
1.5.- Internacionalización del proyecto neoliberal	25
CAPITULO II	
Instrumentación de la liberalización en la aviación comercial norteamericana.	
La "Desreglamentación".	31
2.1.- Importancia y características de la aviación comercial norteamericana	32

2.2.-	Panorama previo a 1978 y antecedentes	33
2.3.-	Liberalización de la aviación comercial. "Acta de deregulación de las líneas aéreas del C.A.B. de 1978"	36
2.4.-	Periodo de ajuste. 1978 - 1984	38
2.5.-	Segundo periodo. 1985 - 1987	42
2.5.1.-	La "Guerra de tarifas". Consecuencias inmediatas	42
2.5.2.-	Proceso de concentración. Fusiones adquisiciones y monopolización	44
	CAPITULO III	
	Internacionalización de modelo norteamericano	52
3.1.-	Características de la aviación comercial internacional	53
3.2.-	Internacionalización de la desreglamentación "Ley de competencia del transporte aéreo internacional de 1979"	57
3.3.-	Renegociación de tratados de transporte aéreo. Convenio Estados Unidos - Bélgica	60
3.4.-	Evolución del proceso de internacionalización	62
3.4.1.-	Privatizaciones	65
3.4.2.-	Fusiones y adquisiciones.	66
3.4.3.-	Los proyectos multinacionales de sistemas computarizados de reservaciones	68
3.4.4.-	Acuerdos internacionales de comercialización	72
3.5.-	Pérdida de la capacidad reguladora dela Asociación Internacional del Transporte Aéreo	74

CAPITULO IV

	Tendencias y perspectivas de la aviación comercial internacional	78
4.1.-	Los tratados bilaterales y la inclusión de los servicios en el marco del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT)	80
4.2.-	La liberalización en Europa	87
4.2.1.-	Fusiones y adquisiciones en Europa occidental	91
4.3.-	Algunas consideraciones en el ámbito latinoamericano.	96
	CONCLUSIONES	110
	BIBLIOGRAFIA	123

## I N T R O D U C C I O N

La eliminación de regulaciones ha sido el tema central en las discusiones sobre transporte aéreo entre 1976 y 1988. Sin embargo, para comprender un tema tan específico como este, es necesario analizarlo en el marco de los procesos económico-políticos globales tanto a nivel nacional como internacional.

Las ideas neoliberales que alcanzan su culminación a fines de la década de los setenta propugnan varios principios fundamentales, estos son: libertad de mercado, no intervención del Estado en la economía, reducción del gasto público y control monetario.

A partir de la implementación de las ideas neoliberales en la aviación comercial norteamericana a través del "Acta de deregulación de las líneas aéreas de 1978" inicia una serie de cambios que a la fecha no han concluido, pues de ser una actividad regulada en todos sus aspectos y fuertemente supervisada, pasa a ser el campo de experimentación de la llamada por Reagan "economía de la oferta" en la cual el objetivo explícito es beneficiar por un lado al consumidor, incrementando el número de participantes en el mercado, y por otro al contribuyente al desaparecer el ente regulador del aspecto comercial de la transportación aérea.

Entro 1978 y 1984 el proceso parece cumplir todas las expectativas en él depositadas por los consumidores, surge una gran cantidad de nuevas compañías, la "guerra de tarifas" les obliga a ser más eficientes y el público se ve beneficiado por una baja generalizada en las tarifas. Pero a partir de 1984 y hasta 1987 toma un cariz totalmente diferente, las empresas

surgidas a partir de 1978 se encuentran debilitadas por la competencia y comienzan a ser gradualmente fusionadas en las empresas más grandes y poderosas, iniciándose así un proceso de formación de monopolios regionales y de oligopolios, por la diversidad de empresas y actividades que se controlan desde una línea aérea, permitiendo al mismo tiempo una tendencia generalizada al alza de las tarifas, en detrimento del supuesto beneficiario, el consumidor, con lo que hizo evidente el objetivo implícito de la "deregulación", y que es el permitir y alentar una mayor concentración del capital con objeto de favorecer su reproducción.

Hasta aquí, todo esto podría parecer una cuestión local y por lo tanto su interés se reduciría al ámbito de los E.U. pero el neoliberalismo tiene un carácter global y por lo tanto los procesos que de él se derivan han de encontrar su expresión en el campo internacional. La aviación comercial entre diferentes Estados se encuentra siempre regulada por los tratados bilaterales, por lo tanto la extensión del proceso norteamericano a todo el mundo ha tenido que modificar radicalmente el cuerpo y espíritu de estos Convenios, pues tradicionalmente regulaban frecuencias, capacidad, tarifas, repartición del mercado, etcétera. Actualmente, estos tratados, principalmente los negociados por E.U. y los países de la cuenca del Pacífico y los europeos, son ampliamente liberales y no establecen restricciones en ningún sentido.

La eliminación de regulaciones en los E.U. fue la legalización de la ley de la selva que determinó la supervivencia del más fuerte, como consecuencia, la capacidad de las líneas aéreas del resto del mundo para hacer frente a las norteamericanas es muy reducida, y por ello algunas empresas



europas y de la Cuenca del Pacifico han buscado fusionarse o crear formas de cooperación que cubran todos los ámbitos de sus actividades.

Ante la concentración del mercado norteamericano en cinco grandes empresas, la tendencia europea y asiática en el mismo sentido, y la participación de estas tres áreas en el mercado mundial, se afirma que a corto plazo la industria de la transportación aérea sufrirá transformaciones significativas, pues pasará de su actual orientación nacional o regional a ser una actividad de carácter global en la que participarán unas pocas empresas multinacionales, resultantes de los procesos de integración y fusión.

En este marco ¿cuales son las perspectivas de la aviación latinoamericana? Las condiciones mundiales hacen necesario un replanteamiento de objetivos y funciones. Así, si en algún momento fueron definidas como empresas de servicio de las cuales no se esperaba que fueran autosuficientes dadas las características de su estructura, deberán ser transformadas en empresas competitivas en el aspecto internacional, ya sea bajo la tutela del Estado o siguiendo la tendencia privatizadora que se da a nivel mundial. Además se deberán instrumentar nuevas formas de cooperación a nivel regional que permitan pensar en la supervivencia de las empresas latinoamericanas, ya sea como una multinacional o como entes separados con estructuras entrelazadas.

A continuación, presentamos una breve reseña del contenido de este estudio, en el que pretendemos dar respuesta a las preguntas planteadas líneas arriba.

El primer capítulo hace una revisión del proyecto económico y político que da origen a la liberalización de la economía en los Estados Unidos, partiendo de la situación que enfrentaba el capitalismo desde mediados de los setenta, misma que generó una amplia corriente crítica al proyecto keynesiano entonces vigente. Esta corriente, conocida como neoliberalismo, ha experimentado un gran ascenso a partir de fines de la década pasada y viene a conformar un nuevo proyecto nacional en los Estados Unidos.

Para efectos de este estudio, analizaremos tres de los pilares fundamentales en que descansa:

- 1.- Participación residual del Estado en los procesos productivos.
- 2.- Eliminación de regulaciones gubernamentales para permitir el libre juego de las fuerzas del mercado.
- 3.- Suprimir toda barrera al comercio internacional.

De la misma forma, revisamos la superestructura derivada de dicho proyecto, cuya expresión política es conocida como la "Nueva Derecha", misma que ha logrado grandes avances en el terreno electoral y que muestra grandes coincidencias con el gobierno del Presidente Reagan.

Para asegurar el afianzamiento y la reproducción del sistema, este debe buscar su expansión hacia la zona de influencia de la potencia dominante, por ello, el último inciso de este capítulo se refiere a las formas de internacionalización de este proyecto político - económico.

El segundo capítulo estudia la instrumentación de la liberalización en la aviación comercial norteamericana, en un fenómeno conocido en el medio como "Deregulación" o "Desreglamentación". En primer lugar, presentamos una evaluación de

la importancia y características de la aviación comercial en Estados Unidos, que sumada a los antecedentes del segundo inciso permiten una mejor comprensión del fenómeno. La herramienta utilizada para la liberalización de esta actividad fue el "Acta de deregulación de las líneas aéreas del C.A.B. de 1978", cuyos objetivos y mecanismos son expuestos en el tercer inciso de este capítulo. Los dos últimos incisos analizan los dos primeros periodos de la desreglamentación: el primero que es de ajuste y adaptación a las nuevas condiciones del mercado y en que los sistemas computarizados de reservaciones y los sistemas radiales de tráfico asumen un papel primordial en las operaciones de las aerolíneas, y el segundo, que es donde la liberalización muestra su carácter concentrador, pues a partir de un incremento en la oferta y una cerrada competencia tarifaria que condujo a una serie de quiebras y fusiones, el mercado de los Estados Unidos ha quedado en manos de cinco grandes empresas.

El tercer capítulo estudia la internacionalización del modelo norteamericano, señalando en primer lugar las características y diferencias de la aviación internacional con aquel. Posteriormente, se analiza la "Ley de competencia del transporte aéreo internacional de 1979" que busca adecuar el transporte aéreo internacional a las condiciones norteamericanas y reformula la política negociadora en la materia, otorgando preeminencia a los mecanismos de mercado y a la privatización de la industria. Dichos objetivos se ven reflejados en la renegociación de los convenios bilaterales en que participan los Estados Unidos y constituyen la principal herramienta de exportación del modelo. El cuarto inciso de este capítulo estudia la evolución del proceso de internacionalización, iniciando con la tendencia a la privatización

en Europa Occidental y la Cuenca de Pacifico. las fusiones y adquisiciones, así como los instrumentos de comercialización como los sistemas computarizados de reservaciones y los acuerdos internacionales de comercialización. El quinto inciso evalúa la pérdida de la capacidad reguladora de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo, derivada de los nuevos procesos basados en mecanismos de mercado y a la pérdida de importantes miembros, lo que ha reducido su participación real en los mercados mundiales.

El cuarto y último capítulo hace una revisión de las tendencias y perspectivas de la aviación comercial. El futuro de los convenios bilaterales y la posible inclusión de los servicios en el GATT constituyen el primer inciso. El segundo estudia las posibilidades de la actividad en Europa Occidental una vez que se levanten las barreras arancelarias y comerciales en 1992 de acuerdo con el "Acta Unica Europea". Por último, hacemos una serie de consideraciones respecto a las perspectivas de la aviación comercial latinoamericana, y respecto a cuales creemos que son los instrumentos que debieran utilizarse para lograr un desarrollo independiente.

Finalmente, cerramos este estudio con un apartado de conclusiones, en el que se recogen las principales ideas aquí expuestas y se estructuran en el ámbito del marco teórico para hacer más evidente la inserción de esta problemática en el contexto de un proyecto económico - político de carácter global.

Consideramos que este trabajo es importante por su aportación al estudio de las tendencias económicas del neoliberalismo como la eliminación de regulaciones y la internacionalización de estos procesos desde la óptica propia del internacionalista, por ello, no

hemos pretendido que este trabajo sea un estudio a fondo de las implicaciones jurídicas o económicas del tema expuesto, sino una visión global de las interrelaciones entre los diferentes elementos que toman parte en la recomposición del sistema internacional a partir de una nueva organización de las economías dominantes que indefectiblemente afectará todas las actividades a desarrollarse en todo el mundo.

**CAPITULO I**

**LA LIBERALIZACION DE LA ECONOMIA.  
UN ENFOQUE POLITICO - ECONOMICO**

## 1.1.- SITUACION DEL CAPITALISMO A FINES DE LOS SETENTA.

Hacia finales de la década de los setenta, el largo ciclo expansivo que siguió a la Segunda Guerra mundial comenzó a mostrar los primeros signos de agotamiento, a la vez que la política económica surgida del "New Deal" y de Bretton Woods se mostraba crecientemente incapaz de resolver los nuevos problemas que se le planteaban. Así, surgieron nuevas modalidades en el desarrollo de las crisis y el comportamiento de la economía, entre ellas señalan Víctor Bernal y Arturo Márquez : "a) una actividad ciclica sin precedentes, pues se han registrado por lo menos tres crisis de este tipo: 1969-1971, 1973-1975 y 1979-1982; b) el surgimiento de la inflación y el desempleo crónicos...; c) la pérdida de eficacia de las políticas estatales... para darle cierta estabilidad a la reproducción del sistema" (1). De la misma manera, puede afirmarse que a partir de 1973 Estados Unidos vivió el periodo recesivo más largo de la posguerra. Esta crisis tuvo además características más profundas que las anteriores: mientras en 1960 el desempleo había llegado al 7%, en 1978 fué de 11%. La utilización de la capacidad instalada, que en ocasiones anteriores había descendido hasta 75% bajo a un 66%, en 1974 y 1975 el PNB cayó consecutivamente (por primera vez en la posguerra).

Derivado de los fenómenos anteriormente citados, principalmente la existencia simultánea de inflación y recesión, se desarticuló la estructura política que sostenía un consenso dominante en materia de economía política, de tal manera que en un plazo reducido, el

(1) BERNAL, Víctor y MARQUEZ, Arturo. "La nueva división mundial del trabajo". Colección Grandes Tendencias Políticas Contemporáneas num. 10. México, U.N.A.M. 1985 p. 24

mundo capitalista presenció una serie de corrientes críticas al pensamiento keynesiano entre las cuales destaca -más por su influencia que por su solidez teórica- el llamado neoliberalismo, cuyo principal exponente es el economista de la Universidad de Chicago Milton Friedman, quién ha fungido como asesor de todo tipo de gobiernos y principalmente del Presidente Ronald Reagan.

#### 1.2.- CRITICA DE LA "REVOLUCION KEYNESIANA" Y PROPOSICION DEL NEOLIBERALISMO COMO AGENTE REACTIVADOR DEL SISTEMA.

La llamada "Revolución keynesiana" surge debido a que, como opina Atilio Borón, "La gravedad de la crisis [de 1929] reclamaba gritos una redefinición del Estado en el proceso de acumulación" (2). Es decir, para sortear la crisis se hacía necesario ensanchar los límites del pacto social vigente y llevar la democratización de la sociedad más allá del plano electoral con objeto de asegurar la continuidad de la acumulación capitalista mediante la reanimación y estabilización de la economía y la pacificación social e institucionalización de los conflictos.

Lo anterior condujo a una nueva estrategia distributiva conocida en los Estados Unidos como "New deal" que incorporó los reclamos populares en materia social que habían venido siendo contenidos en las fases de acumulación y expansión del capitalismo. Esto supuso una ampliación en las funciones y

(2) BORON, Atilio en

GREEN, Rosario (comp.). "Los mitos de Milton Friedman". México. Ed. Nueva Imagen, 1983 p. 82.



y aparatos del Estado, pues de ser un mero árbitro en los procesos socio-económicos, pasa a ser un participante activo y primordial en ellos como agente productor y distribuidor de la riqueza a través de diferentes instituciones. Este proceso derivó en el llamado "Estado de bienestar" (Welfare state), figura en la cual el Estado es responsable de la salud, educación, seguridad, etc. de sus habitantes, asumiendo además la responsabilidad de regular precios y calidades de bienes y servicios para protección del consumidor, tratando así de alcanzar niveles crecientes de igualdad entre la población asalariada.

En resumen, es posible afirmar que el paradigma keynesiano descansa sobre dos pilares fundamentales que son:

- 1) Una función social de carácter distributivo que pretende igualar los niveles de vida de la población a través de los servicios de salud, educación, vivienda, etc.
- 11) Una función económica de carácter productor y regulador que tiene por objeto corregir las deficiencias del mercado en beneficio del consumidor.

Estas dos funciones han sido el blanco principal de las críticas surgidas del ámbito neoliberal, pues a decir de Milton Friedman -vocero principal de esta corriente- los problemas que hicieron eclosión durante la década pasada son resultante de la aplicación de un modelo equivocado de política económica en la cual el Estado tiene una intervención excesiva (3).

- (3) Aquí cabría acotar que de acuerdo a la Teoría del Estado surgida del keynesianismo, el Estado no interviene puesto que no es algo ajeno a la sociedad, sino que su propia función implica una actuación económica de acuerdo a las fuerzas sociales en juego.

La crítica de Friedman (4) toca tres aspectos principales:

- i) Social.
- ii) Regulatorio.
- iii) Monetario.

Por así convenir a los fines de este estudio, dejaremos de lado la cuestión monetaria para centrarnos en la función social y, sobre todo, en la regulatoria, pues como ya se dijo en la introducción, no se pretende hacer un análisis global del neoliberalismo, sino centrar nuestros esfuerzos en su ímpetu "desregulador" y su impacto en una actividad específica.

#### 1.2.1.- LA FUNCION REGULADORA DEL ESTADO Y SU PARTICIPACION EN LA ECONOMIA.

El hecho de que el Estado regule la actividad económica obedece a dos objetivos principales: El primero es evitar concentraciones de poder y capital (que por lo general se plasma en las leyes antimonopolio) y el segundo -derivado del anterior- es proteger al consumidor contra desviaciones del mercado. Pero en los países en vías de desarrollo existen objetivos inherentes a esta función que son también de la mayor importancia ya que esta ha sido el instrumento para proteger a la nascente industria local y para preservar la soberanía nacional en actividades prioritarias para el desarrollo. De esta manera, prácticamente todas las áreas de la economía se encuentran bajo la supervisión

(4) FRIEDMAN, Milton y Rose. "Libertad de elegir. Hacia un nuevo liberalismo económico". Barcelona. Ed. Grjalbo, 1980. 436 p.

del Estado. Es decir, el mercado se encuentra regulado en muchos de sus elementos y la rigidez de esta regulación va en función directa del tipo de actividad y su peso en la economía nacional.

Por otro lado, la participación del Estado como generador de empleo y riqueza a través de la creación y mantenimiento de la infraestructura ha sido una condición esencial del keynesianismo en los países industrializados, pero en los países subdesarrollados -ante la falta de ahorro interno e inversión- esta participación ha alcanzado la calidad de motor de desarrollo realizando inversiones en áreas productivas que generen empleo y motiven la participación privada en actividades complementarias, preservando al mismo tiempo la soberanía nacional en cuestiones prioritarias o estratégicas.

Para ejemplificar las funciones estatales anteriormente explicadas, tomemos como referencia la transportación aérea comercial de casi cualquier país del Tercer Mundo. En la mayoría de estos países, las líneas aéreas se establecieron bajo la conducción estatal y en cumplimiento a una serie de objetivos de desarrollo nacional, por lo que su actuación comercial ha pasado a segundo término. A causa de ello, no poseen una estructura que les permita ser competitivas frente a aquellas empresas creadas con objetivos puramente comerciales, es por ello que a nivel interno los gobiernos poseen órganos reguladores que controlan rutas, frecuencias, servicios, tarifas y todo lo relacionado con la actividad con objeto de salvaguardar sus intereses en la materia. De la misma manera, cuando se trata de involucrar a estas empresas en el ámbito internacional, los gobiernos han determinado medidas regulatorias -expresadas en los tratados bilaterales- como forma de igualar las condiciones de

sus transportistas, sobre todo si estos pertenecen a países con distintos niveles de desarrollo.

De esta manera, los estados se han convertido en juez y parte de una actividad ejerciendo las dos funciones arriba mencionadas: generador, pues es propietario y operador de la compañía de aviación y regulador, pues supervisa la actividad a través de sus organismos especializados.

El sustento teórico de las críticas friedmanianas a estas funciones hace referencia a lo escrito por Adam Smith hace más de 200 años y define el papel del Estado dentro de los siguientes puntos :

- "1.- Protección de los individuos de una sociedad de la violencia.
- 2.- Administración de justicia.
- 3.- Realizar y conservar determinadas obras públicas y determinadas instituciones públicas cuya realización y mantenimiento no puedan ser de interés para un individuo particular." (5)

Es decir, reduce la función del Estado a un mero arbitraje en los procesos económicos y a una participación residual en estos, pues de acuerdo a esta línea de pensamiento el Estado debe mantenerse al margen de toda actividad que por sus características y redituabilidad resulte atractiva para la inversión privada y circunscribirse a aquellas que no posean interés comercial.

(5) FRIEDMAN, Milton y Rose. Op cit. p. 50.

Es de hacer notar que en este punto ni los Friedman ni otros teóricos liberales hacen referencia a la estructura económica de los países subdesarrollados, cuyo carácter generalmente monoexportador, los hace altamente dependientes de un producto o actividad y las funciones que alrededor de ellos se desarrollan, concediéndoles de esta manera un carácter estratégico y por lo tanto se explotan únicamente por el Estado o bajo la estricta supervisión de este. Esta omisión de la ideología liberal parece ser perfectamente intencional, pues de este modo sus conceptos abarcan todos los productos y actividades, presionando así al Estado en los países periféricos para que abandone todas las áreas productivas sin importar las particularidades de estas ni su peso en el contexto de la seguridad nacional.

Por lo que toca a la función reguladora, sobre ella Friedman opina que "El Estado es el principal foco de interferencias con el sistema de mercado libre, por medio de los aranceles y otros obstáculos al comercio internacional, por las medidas de política interior tendientes a fijar o afectar determinados precios... por las reglamentaciones públicas de sectores específicos... y por medio de muchas otras acciones" (6). Así, la corriente neoliberal desecha la protección al consumidor que se ejerce a través de las regulaciones estatales pues además, en una visión maniqueísta, opina que "Los productos deficientes son producidos todos por el Estado o por las industrias reguladas por él" (7).

(6) Ibidem pp. 35-36.

(7) Ibid. p. 269.

La opción planteada frente a este supuesto intervencionismo es la vuelta a la economía de libre mercado en el que la famosa "mano invisible" expuesta por Adam Smith (8) se encargará de proteger al consumidor mediante una autorregulación derivada del mecanismo de precios mismo que conjuntará todas las acciones resultantes de intereses particulares para integrar un interés general, servirá de transmisor de información respecto de las condiciones de mercado y compensará cualquier concentración de poder político o económico (9). Es decir, a través del libre mercado se supone que se alcanzará tarde o temprano un equilibrio perfecto.

Es conveniente recordar que este proyecto neoliberal surge como una opción dinamizadora de la reproducción del sistema frente al agotamiento de proyectos previos y por lo tanto tiende en realidad a objetivos implícitos que son totalmente opuestos a los explícitos. El origen histórico del mercado y su evolución demuestran que, en oposición a las tesis neoliberales, tiene una tendencia esencialmente concentradora en dos sentidos:

- 1) Por lo que toca a la información difundida a través del mecanismo de precios, esta se encuentra distorsionada a causa de la manipulación que de ellos hacen las grandes corporaciones. Es decir, los precios no se forman en el mercado, sino que son predeterminados por las empresas dominantes que detentan información, enturbiando un medio que, supuestamente, debía ser transparente.

(8) SMITH, Adam. "Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones" F.C.E. México 1984. p. 55.

(9) FRIEDMAN, *ibid.* pp. 17,30.

ii) En función de la misma dinámica, el mercado concentra capitales y poder, al ir relegando a los competidores más débiles y menos informados, conduce inevitablemente al monopolio.

Pero, en palabras del propio Friedman "¿Qué decir del peligro de monopolio que dió lugar a las leyes antitrust?" (10) Porque, supuestamente, la perfección del mecanismo de mercado evitará de alguna manera esta contingencia. Esta forma será -al decir de Friedman- bien simple "...consiste en suprimir las actuales barreras al comercio internacional... se protege al consumidor de la explotación a que puede someterle un vendedor mediante la existencia de otro vendedor" (11). No se requiere ser un observador muy perspicaz para encontrar que esta es una sugerencia adecuada para aquellos países capaces de competir en igualdad de condiciones frente a cualquiera, pero que puede afectar severamente a aquellos que no lo están al conducir a su industria nativa a la desaparición y a las empresas transnacionales a llenar el espacio dejado por aquellas, incrementando aún más la dependencia de los países periféricos.

En resumen, encontramos tres propuestas de la corriente neoliberal respecto a la participación del Estado en la economía:

- a) Participación residual del Estado en los procesos productivos, asumiendo únicamente aquellos que no resulten de interés para la iniciativa privada.
- b) Eliminación de "interferencias" estatales para permitir que

(10) Ibid. p. 312.

(11) Ibid. p. 312.

los únicos mecanismos reguladores sean aquellos inherentes al mercado.

- c) Suprimir toda barrera al comercio internacional como forma de evitar los monopolios mediante la participación de agentes económicos externos.

En pocas palabras, lo que esta "mano invisible" representa es el libre flujo y reflujo de las fuerzas del mercado sin importar actividades estratégicas, objetivos determinados por una función social, razones de interés nacional, etc. Pero esto no se reduce al ámbito interno de un Estado o grupo de ellos, el capital no tiene fronteras y por lo tanto este proceso reactivador del capitalismo tiene un carácter global que aplica lo mismo para países industrializados que subdesarrollados y legitima las relaciones de fuerza prevaletentes en aras de una dependencia necesaria para la conservación del sistema y, por otro lado, propone la modificación de la estructura económica de los países como prerrequisito para su inserción en los procesos económicos globales.

Un elemento que resulta importante en este proceso es el costo social de la implantación del neoliberalismo. En un ambiente donde las ideas predominantes son aquellas que se refloren a eficiencia, ganancia, productividad y, por sobre todo, iniciativa individual, las conquistas sociales y sindicales derivadas del "Estado de bienestar" en los países desarrollados y sus aproximaciones en los subdesarrollados pierden significación y representan un serio obstáculo en la reestructuración del Estado.



### 1.2.2.- EL REPLANTEAMIENTO SOCIAL DEL ESTADO NEOLIBERAL.

Uno de los aspectos más importantes del "Estado de bienestar" surgido del pensamiento keynesiano es la función distributiva del aparato estatal, que habiendo reconocido en el plano formal -si bien no en el real- la igualdad personal y de oportunidades, pretende lograr una nivelación en el ingreso de la población asalariada mediante el establecimiento de instituciones encargadas de la salud, vivienda, educación y desarrollo de este sector. Esta función es una de las más acremente criticadas por la corriente neoliberal, pues plantea que "...las medidas estatales que pretenden lograr partes equitativas para todos reducen la libertad" (12) argumentando que la equidad desincentiva el trabajo y la producción. Por lo consiguiente, plantea la necesidad de la desaparición de las instituciones y programas estatales dirigidos a la satisfacción de las necesidades más imperiosas de los estratos menos favorecidos de la sociedad, o en su defecto, su privatización. Es decir, la inserción de estos servicios básicos en una economía de mercado. De esta forma, el pensamiento neoliberal pretende justificar un sistema que ha creado profundas desigualdades y apoya una mayor "libertad" que en la realidad favorece a unos a costa de otros.

Las argumentaciones de los pensadores neoliberales respecto de la reducción de la libertad individual derivada de la existencia de un Estado benefactor difícilmente son aplicables al contexto de cualquier país, ya sea este desarrollado o subdesarrollado. Tomemos a México para ejemplificar. Nuestro

(12) Ibid. p. 193.

país posee una serie de instituciones destinadas al bienestar de la población y a incrementar la permeabilidad social. En el primer caso, el Instituto Mexicano del Seguro Social protege la salud de los sectores asalariados, el INFONAVIT, FOVISSTE y otras más trabajan en la construcción de viviendas, diversos fideicomisos y planes de desarrollo procuran acrecentar la participación de las diferentes regiones del país en beneficio de sus habitantes. En el segundo, la Secretaría de Educación Pública en conjunto con la Universidad Nacional y las universidades estatales, permiten el acceso a todos los niveles de la educación incrementando las posibilidades de ascenso social. La existencia de estas instituciones ¿coarta de alguna manera nuestra libertad individual? ¿de contar con los recursos necesarios ¿impide acaso que recurramos a universidades u hospitales privados?

De privatizarse los sistemas educativos, de salud, vivienda o desarrollo (comunicaciones por ejemplo) o de sujetarse estos a objetivos mercantiles, amplias capas de la sociedad se verían segregadas al no poder acceder a ellos y se propiciaría una mayor marginación y desigualdad, en palabras de Atilio Borón "... se llega así al resultado final del diagnóstico friedmaniano, el retorno al mercado supone el drástico recorte y redimensionamiento del Estado, pero esto, a su vez es imposible sin decretar asimismo el fin de la democracia burguesa. La vuelta al mercado implica la violenta instauración de un darwinismo social." (13)

(13) BORON, Atilio en GREEN, Rosario (comp.). Op. cit. p. 91.

En pocas palabras, las opiniones sociales del neoliberalismo muestran su espíritu selvático en el que impera la ley del más fuerte.

En este contexto, el instrumento de lucha por excelencia de las clases asalariadas -el sindicato- plantea un serio obstáculo para la instauración del mercado libre de la fuerza de trabajo, por lo tanto su desaparición (o cooptación) es necesaria para la implementación de este proyecto político-económico. (14)

Ahora bien, si el neoliberalismo resulta tan perjudicial para las clases menos favorecidas e incluso para aquellas que -aún gozando de un buen ingreso- son asalariadas o poseen un pequeño negocio ¿Porqué ha alcanzado tanta popularidad en todo el mundo? Roberto Bouzas plantea tres razones primordiales:

- 1.- Proporciona una respuesta integral a los problemas centrales del momento y se presenta como una visión alterna al paradigma dominante, al cual hace responsable de aquellos.
- 2.- Su propuesta y razonamiento resultan de fácil asimilación para la opinión pública.
- 3.- Existen estrechas vinculaciones entre sus recomendaciones y los intereses específicos de los sectores dominantes. (15)

Si recurrimos a lo dicho por Marx en su "Contribución a la crítica de la economía política" encontraremos que las relaciones de producción constituyen la estructura económica de la sociedad, sobre la cual se eleva la superestructura política y jurídica. Es decir, a todo proyecto económico corresponde también un proyecto político y el neoliberalismo no es la excepción, pues a

(14) Cfr. FRIEDMAN, Milton y Rose. Ibid. pp. 342 y s.s.

(15) BOUZAS, Roberto en GREEN, Rosario (comp.) Ibid. pp. 151-152.

la estructura analizada anteriormente, corresponde la expresión política conocida en los Estados Unidos como "Nueva Derecha", misma que analizaremos a continuación.

### 1.3.- LA "NUEVA DERECHA" NORTEAMERICANA.

Al igual que el proyecto neoliberal, esta encuentra sus orígenes en la crisis económica y social que vivieron los Estados Unidos a fines de los años sesenta y principios de los setenta. Las causas centrales que propiciaron la emergencia de la Nueva Derecha se ubican en el mismo período y radican en la reticencia de ciertos sectores para aceptar los cambios surgidos.

Las principales expresiones político-sociales fueron:

- 1.- Los movimientos en favor de la igualdad de derechos civiles de los negros y la mujeres.
- 2.- La oposición a la guerra de Vietnam.
- 3.- El movimiento hippie que cuestionaba a fondo los valores de la sociedad.

Los cambios generados por estos movimientos fueron vistos con recelo por el ala radical de la Derecha, la cual se opuso a todos ellos y pretendió volver a lo que considera como los valores fundamentales y tradicionales de los Estados Unidos.

A partir de 1973 se inicia la consolidación e institucionalización de este movimiento político con la fundación de su centro de pensamiento (Think-Tank), la Heritage Foundation, cuyos objetivos son el estudio de la problemática nacional y mundial y la generación de argumentaciones sólidas para sus

postulados. En el mismo año, el ahora Senador por Carolina del Norte Jesse Helms funda la Asociación Norteamericana de Intercambio Legislativo (ALEC por sus siglas en Inglés) con el fin de celebrar - reuniones entre los legisladores más extremistas e idear programas conjuntos para favorecer sus posiciones.

En 1974 Joseph Coors y Paul Wyrick fundan el Comité por la Supervivencia de un Congreso Libre (CFSC) con objeto de instrumentar a través de él las campañas de aquellos políticos cercanos a su causa. Simultáneamente, Jesse Helms funda, con la colaboración de Roger Stone, Charles Black y John Dolan el Comité Nacional Conservador de Acción Política (NCPAC) con el propósito de capacitar adeptos y recaudar fondos para apoyar económica y publicitariamente a candidatos de ambos partidos. Debido a su gran fuerza, este se ha convertido en el comité de acción política más importante de los Estados Unidos. Su presupuesto para campañas independientes en 1984 fué de 16.850 millones de dólares y asegura que, desde 1975, ha contribuido con éxito a la elección de doscientos legisladores (16).

Aunado a lo anterior, la incorporación de diversas organizaciones religiosas de Derecha radical ha proporcionado el sustento moral requerido por este proyecto. Entre estas organizaciones encontramos a la Christian Voice, The Religious Roundtable y, la más importante de todas, The Moral Majority.

Así, la Nueva Derecha se ha conformado en una importante organización política gracias a la integración de todos los componentes necesarios: Un centro de creación y divulgación ideológica (The Heritage Foundation), un comité nacional para la instrumentación de campañas electorales (CFSC), un poderoso comité de

(16) VELASCO, Jesús. "Las tendencias ideológicas de la Nueva Derecha". Cuadernos Semestrales num. 19. CIDH, México, agosto de 1987 p. 329.

acción política (NCPAC) y un grupo de presión en el Poder Legislativo (ALEC). Todos estos elementos se ven reforzados gracias a la suma de un importante aparato religioso y la adhesión de muchas organizaciones, tanto de carácter político como industrial y comercial.

### 1.3.1.- LA IDEOLOGIA DE LA NUEVA DERECHA.

En su evolución, la Nueva Derecha se constituye como un movimiento "...típicamente reaccionario, que no pretende preservar el statu-quo, sino por el contrario, trabajará para revertir las actuales estructuras de poder" (17).

En este contexto, es viable enmarcar su pensamiento dentro de tres áreas específicas de interés: liberalismo económico, tradicionalismo social y un militante anticomunismo.

#### 1.3.1.1.- LIBERALISMO ECONOMICO.

Este movimiento posee una clara tendencia a rechazar cualquier tipo de intervención estatal y se pronuncia por un esquema en que las fuerzas del mercado sean las conductoras del comportamiento económico en todo el mundo occidental (entendido este término en su acepción geopolítica).

El 16 de Abril de 1984 diversos grupos de la Nueva Derecha se integraron en una organización llamada "Populist Conservative Tax Coalition" con objeto de constituir un grupo de presión (lobby)

(17) VELASCO, Jesús. Op cit. p. 317.

tendiente a desmantelar el aparato gubernamental. Sus principales propuestas pueden resumirse de la siguiente manera:

- 1.- Reducción de impuestos a uno solo y general del 10 %, abolir los impuestos sobre ganancias del capital, eliminar las pensiones de retiro y la seguridad social para extranjeros.
- 2.- Adoptar el Patrón oro.
- 3.- Balancear el presupuesto a través de las siguientes acciones: eliminar gastos innecesarios del presupuesto, retirar el apoyo federal a las organizaciones políticas, reducir el apoyo a la O.N.U., detener el paternalismo gubernamental a las empresas, reducir programas de ayuda al exterior, eliminar los programas federales de vivienda y alimentación y las contribuciones al F.M.I.
- 4.- Abolir o controlar el sistema de Reserva Federal(18).

Con estas medidas, este movimiento busca retroceder en la organización estatal, tratando de reimplantar un modelo de desarrollo que perdió vigencia hace cincuenta años.

Esta interpretación establece que el Estado se ha convertido en un aparato ineficiente e inoperante, por lo que es necesario redimensionarlo para buscar la armonía entre él y los individuos pues, en opinión de la Nueva Derecha, el individualismo ha sido alterado por la colectivización impuesta a partir del "New deal", disminuyendo la libertad individual y alterando las leyes económicas. Por lo tanto, es necesario restablecer los mecanismos de iniciativa individual sin la participación del Estado. Es decir, el concepto de

(18) VIGUERIE, Richard. "The establishment vs. the People. Is a new populist revolt on the way?" Regeneray Gateway Inc. Chicago, 1983 pp. 182-190.

organización social basado en el bien común pierde vigencia frente al concepto del interés general basado en la suma de intereses particulares.

#### 1.3.1.2.- TRADICIONALISMO SOCIAL.

Para la Nueva Derecha, la sociedad norteamericana se encuentra en un proceso de permanente decadencia iniciada en los sesentas. Para revertir esta tendencia, consideran necesario emprender una cruzada encaminada a impulsar una revisión global de los valores vigentes y de las formas en que el Estado ha coadyuvado en su transformación. Así, desean eliminar la participación estatal en los temas de orden social.

De acuerdo a esta línea de pensamiento, la manifestación más palpable del deterioro social se encuentra en el desmembramiento de la familia (principal célula de la sociedad) por lo que su restablecimiento es considerado fundamental para el buen funcionamiento del sistema norteamericano. En este sentido, vinculan en un todo coherente los aspectos de orden moral y social con los de orden político y económico, así como con la interpretación infiltracionista que tienen del comunismo pues consideran que "...existe una estrecha unión entre el desmoronamiento de la familia tradicional y la emergencia y consolidación del comunismo. En su percepción, la destrucción de la familia bien puede ser entondida como parte de la conspiración comunista por tratar de revertir no solo los valores tradicionales, sino el sistema democrático en general." (19)

(19) VELASCO, Jesús. Ibid. p. 332.



En su deseo por volver a la forma tradicional de la familia, la Nueva Derecha señala diferencias intrínsecas entre el hombre y la mujer y señala los distintos papeles naturales inherentes a cada uno de manera que "...los hombres están mejor capacitados para desempeñar cargos públicos; mientras que las mujeres lo están para educar a los hijos, manejar el hogar y otorgar cuidado y amor al esposo." (20)

Como consecuencia lógica de esta posición, la Nueva Derecha se opone a los movimientos para la igualdad de derechos de la mujer, combate el aborto, rechaza la integración racial y pugna por la reimplantación del rezo en las escuelas públicas.

Un elemento central en la articulación de este proyecto es el sustento moral que encuentra en la iglesia más tradicionalista, cuya expresión es conocida como "Fundamentalismo". Esta forma religiosa surge de las diversas interpretaciones evangélicas del cristianismo, el término se acuñó hacia fines de los años veinte para definir aquellas expresiones de un antimodernismo beligerante que sostiene ante todo la infalibilidad de la Biblia, la salvación por la fe, la división maniquea del mundo entre el bien y el mal y la oposición al evolucionismo así como a toda teoría científica contrapuesta a sus ideas. (21)

Entre fines de la década de los veinte y hasta los cuarenta, el fundamentalismo modificó sus objetivos radicalmente, pretendiendo controlar no solo las iglesias, sino la cultura en general y a partir de la Segunda Guerra Mundial incorpora la "amenaza comunista" al evolucionismo como sus enemigos más identificables.

(20) LUKER, Kristin. "Abortion and the politics of motherhood". University of California Press, California 1984. p. 160.

(21) Cfr. DANZING, David. The radical right and the raise of fundamentalist minority. Commentary num. 4. Michigan, abril 1982. p. 292.

Llegados a este punto podríamos preguntarnos ¿cual es o en donde radica la necesidad politica del tradicionalismo en lo familiar y lo religioso? Si recordamos que la implantación de este proyecto significa un total redimensionamiento de la sociedad, proceso que quizá requiera de una cierta dosis de autoritarismo a lo largo de su instrumentación (sobre todo en los países del Tercer Mundo) como forma de control social, encontraremos que las relaciones Estado-Iglesia-Familia descritas por Wilhelm Reich en 1933 pueden tener validez contemporánea.

"La posición autoritaria del padre reproduce su papel político y revela la relación de la familia con el Estado autoritario. El padre ocupa en la familia la misma posición que su superior jerárquico frente a él en el proceso de producción...La Iglesia no hará más que perpetuar esa función. Así, el Estado autoritario adquiere un inmenso interés en la familia autoritaria; ella se ha convertido en su fábrica estructural e ideológica...El resultado es el conservadurismo, el miedo a la libertad, incluso una mentalidad reaccionaria." (22)

Revisando la evolución de la sociedad norteamericana (y de muchos otros países incluyendo al nuestro) encontramos que esta tendencia tradicionalista ha mostrado grandes avances en los últimos años. El Fundamentalismo ha ganado adeptos a grandes pasos y la proliferación de las sectas parece no tener fin, el proceso de desintegración de la familia ha disminuido su ritmo gracias a la influencia de la Iglesia y a problemas de salud pública y las tendencias regresivas e intolerantes adquieren mayor fuerza.

(22) REICH, Wilhelm. "Psicología de masas del fascismo". Ed. Bruguera, Barcelona, 1980. p. 84.

### 1.3.1.3.- ANTICOMUNISMO MILITANTE.

Si bien el origen del anticomunismo norteamericano puede rastrearse hasta el triunfo de la Revolución Soviética de 1917, es hasta fines de la década de los cuarenta que, en torno al fenómeno macartista, se genera un amplio consenso anticomunista en los Estados Unidos. Es este enfoque macartista -con sus características infiltracionistas y conspiratorias- el que adopta la Nueva Derecha como justificación de sus políticas reaccionarias pues encuentra infiltraciones comunistas en todos los niveles del aparato estatal (una razón más para reducir su tamaño y evitar su participación en aspectos sociales) y califican de conspiración el surgimiento o accionar de cualquier grupo que no comuigüe ideológicamente con ellos.

La Nueva Derecha busca sustituir las categorías políticas de "Derecha" e "Izquierda" por las de "Tradicionalismo" y "Racionalismo", respectivamente, pues para ellos el primero busca preservar y transmitir todos los aspectos trascendentes de la herencia cultural norteamericana (fundamentalismo, familia tradicional, individualismo, liberalismo, etc.), mientras que el segundo pretende negar el origen divino del hombre, negando por tanto una parte importante de esta supuesta herencia.

Desde la perspectiva de estas expresiones, este movimiento posee la firme convicción de que el comunismo pretende abarcar a todo el mundo, de manera que exige que Estados Unidos refuerce todas sus líneas para combatirlo.

Es a partir de las elecciones de 1980 cuando este proyecto político, económico y social hace sentir con mayor fuerza su presencia en ese país.

#### 1.4.- LA "REVOLUCION CONSERVADORA". LLEGADA DE REAGAN AL PODER.

Esta "Revolución conservadora" fue posible en gran medida gracias al respaldo que diversas organizaciones de extrema derecha otorgaron al entonces candidato republicano.

A partir de la entrada de Ronald Reagan a la Casa Blanca, la actividad de la Nueva Derecha se ha desarrollado en tres áreas principales :

- 1.- Movilización política y aportación de recursos.
- 2.- Llevar al plano de la discusión nacional aquellos temas que les resultan de importancia fundamental como por ejemplo : el rezo en las escuelas públicas, penalización del aborto, rechazo a la integración racial, narcotráfico, etc.
- 3.- Censores de la Presidencia por lo que toca a la designación de funcionarios (23), el ejercicio de la política económica, la política exterior, etc.

Hasta ahora, resultan evidentes las correspondencias entre la Nueva Derecha y la administración Reagan, si bien las acciones realizadas por esta se dan con razones y argumentos diferentes, no difieren en gran medida de los planteamientos de aquella.

Tomemos por ejemplo las decisiones que en materia de política exterior ha adoptado el Secretario de Estado en relación con las demandas de la Nueva Derecha en 1980.

(23) Recordemos por ejemplo el "impasse" que sufrió la designación del actual embajador norteamericano en México, Charles Pilliod, a causa del desacuerdo de la extrema derecha

Demandas de la Nueva Derecha	Decisiones adoptadas.
1.- Reducir en 50 % el financiamiento a la O.N.U.	La reducción fué de 25 % y entró en vigor a través de la enmienda Kassenbaum.
2.- Salida de E.U. de la UNESCO.	Realizada en 1984.
3.- Apoyo con dinero, armas, tecnología y entrenamiento a movimientos contrarrevolucionarios en todo el mundo.	Ejemplo: el apoyo a la "contra" nicaraguense.
5.- Apoyar con armas y dinero a las naciones prooccidentales donde se encuentren cubanos.	Entrenamiento de fuerzas en Angola.
6.- Desplegar el programa de la Iniciativa de Defensa Estratégica.	
7.- Abandonar los acuerdos SALT II	Abandonados el 27 de mayo de 1986.
8.- Reafirmar la Doctrina Monroe	Toda la política hacia América central tiene como sustento esta idea.
9.- Iniciar Transmisiones hacia Cuba con objeto de desprestigiar al régimen de Castro.	Creación de Radio Martí.
10.- Aceptación de la intervención Directa.	Granada y Libia

Fuente: VELASCO, Jesús. Ibid. p. 339.

#### 1.5.- INTERNACIONALIZACION DEL PROYECTO NEOLIBERAL.

Hasta ahora, hemos analizado los orígenes e implicaciones del proyecto neoliberal en los Estados Unidos, pero cuando este país, la potencia dominante de un Bloque de poder (24) adopta una nueva forma de organización, esta debe expandirse a su zona de influencia con objeto de incentivar la reproducción del sistema asegurando así:

- i.- La provisión de materias primas.
- ii.- El flujo de mercancías manufacturadas hacia todos los mercados.
- iii.- El libre flujo de los excedentes de capital.
- iv.- Los mercados mundiales de capitales e inversión.
- v.- El control financiero mundial.

Es decir, el proyecto político-económico debe internacionalizarse, para ello, este proceso pasa por dos fases.

La primera es la adopción del mismo por los países englobados en la "zona de equilibrio" (en este caso las democracias liberales europeas, Canadá y Japón) quienes debido a su desarrollo y a la estrecha vinculación económica e ideológica con la gran potencia adoptan el modelo a través del triunfo electoral de los partidos conservadores o de la adopción de políticas liberales por los gobernantes de partidos en principio ajenos a ellas. En el primer caso podemos ejemplificar con el Reino Unido, la República Federal Alemana, Japón y los Países Bajos, en el segundo encontramos a los gobiernos socialistas de Felipe González en España y François Mitterrand en Francia, quienes, habiendo llegado al poder con un

(24) Cfr. SILVA MICHELENA, José. "Política y bloques de poder. Crisis en el sistema mundial." 7a. ed. Siglo XXI Editores, México 1987 pp. 13 - 32.

programa muy diferente al neoliberal. han debido adoptar muchas de sus modalidades con objeto de preservar su lugar preponderante y la competitividad de sus economías.

Una segunda fase es su adopción por las zonas periféricas, países en vías de desarrollo que se ubican en la zona de influencia de las grandes potencias. Esta implantación ha tenido como eje las severas crisis que, en diferentes momentos de la década de los setenta, azotó al Tercer mundo. Hasta ahora se han dado dos modalidades en general:

1.- Su instrumentación voluntaria. Esta se ha dado hasta ahora en países con gobiernos autoritarios utilizando tres justificaciones centrales: recomposición de la economía para corregir desviaciones surgidas a consecuencia de la "mala actuación" del régimen anterior, seguridad nacional y reforzamiento del bloque.

Dentro de esta categoría podemos ejemplificar perfectamente con los gobiernos surgidos en 1973 y 1976 en Chile y Argentina respectivamente. Los programas anunciados en Chile en 1975 y en Argentina en 1976 poseen tal similitud que "Si en las declaraciones de los funcionarios de ambos países se sustituye en nombre de uno por otro, no se violenta la coherencia del discurso." (25)

Los objetivos planteados en ambos programas pueden resumirse en los siguientes puntos:

1) Partiendo de la premisa de que el mercado interno es muy pequeño para sostener una estructura industrial diversificada, se afirma que la sustitución de importaciones ha provocado el desarrollo de actividades ineficientes y, por lo tanto, la economía debe ser abierta a la competencia internacional.

(25) FERRER, Aldo. "Nacionalismo y orden constitucional".

Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires, 1981 p. 102.

- ii) El sector público debe reducirse y no interferir en el funcionamiento del mercado.
- iii) Se afirma que la industrialización se ha apoyado en dos subsidios: alto proteccionismo y tasas de interés negativas. Este proceso elevó los precios internos respecto del mercado internacional, por lo que los subsidios deben eliminarse para equiparar ambos niveles de precios y reasignar recursos a sectores más competitivos.
- iv) Los precios del sector público deben alcanzar su nivel mediante los mecanismos del mercado.
- v) La única vía del financiamiento debe ser el mercado de capitales, tanto externo como interno.
- vi) El Estado debe abstenerse de realizar actividades que puedan ser desempeñadas por el sector privado.
- vii) El sistema financiero local debe vincularse al mercado internacional a través del libre movimiento de capitales. (26)

Cabe decir que la formulación de estos programas no estuvo desligada del Fondo Monetario Internacional, pues si bien estos eran los años en que la asignación de recursos carecía casi por completo de condicionalidad -dado el exceso de oferta- esta institución participó activamente de su instrumentación. (27)

La puesta en práctica de este proyecto significó en ambos países el ejercicio de un autoritarismo extremo para contener la protestas laborales derivadas del desmantelamiento del aparato industrial y del sistema estatal.

(26) FERRER, Aldo. Op Cit p.p. 106-110.

(27) Cfr. FRENKEL, Roberto en Sistema Económico Latinoamericano. "EL FMI, el Banco mundial y la crisis latinoamericana." Siglo XXI Editores. México, 1986. p.p. 105-130.



2.- La segunda modalidad es la desarrollada a través de la renegociación de las deudas externas.

Hacia fines de los años setenta, el sistema crediticio internacional se encontraba en plena expansión, con altas tasas de crecimiento y concentrándose principalmente en América Latina, el exceso de oferta facilitaba un endeudamiento con tasas de interés bajas y plazos largos. Pero a partir de la contracción de dicho sistema, iniciada en 1980, el movimiento de capitales se reduce, los costos de los préstamos se incrementan y los plazos se acortan, precipitando así a muchos países del Tercer Mundo a una crisis de pagos sin parangón, obligandoles a renegociar los términos de su deuda externa para poder hacer frente a sus compromisos.

En este proceso de renegociación el Fondo Monetario Internacional ha jugado un papel capital, pues además de fungir como garante de la Banca Internacional, ha sido el más importante actor político de la escena financiera mundial, pues la asignación de recursos depende ahora del aval otorgado por esta institución, la cual solo lo otorga con un compromiso previo del país demandante de ceñirse a las políticas de ajuste "sugeridas" por el Fondo. Desde este punto de vista, esta condicionalidad tiene por objeto inducir el cambio estructural de los países demandantes . . . para impulsar su inserción en los procesos económicos globales. Podemos encontrar tres características fundamentales:

- i) Que la asignación y movilización de recursos acaten los lineamientos del mercado internacional. Es decir, apertura comercial y financiera.
- ii) Una clara tendencia antiestatal y en favor de la iniciativa privada, tanto nacional como extranjera.

111) Supervisión de la política económica por el F.M.I. (28)

De este modo encontramos que, además de establecer los lineamientos para un proyecto económico en los países solicitantes, el accionar del F.M.I. encierra aspectos de carácter político, pues busca llevar a estas economías hacia cambios en la asignación de recursos de manera acorde a una economía internacional abierta, conduciendo a una globalización de la políticas que modifica en consecuencia los conceptos de soberanía y determinación de los Estados.

Para ejemplificar la instrumentación de estas políticas en los países deudores citaremos algunos párrafos de la Carta de Intención firmada por México y el F.M.I. en julio de 1986.

"6.- ...se diseñará una política fiscal de precios y tarifas y de gasto público que permita promover una mayor eficiencia en la asignación de recursos.

9:- El programa contempla una reducción del gasto público por el equivalente del 0.5 % del PIB para 1987.

10.-...intensificar sus esfuerzos para instrumentar su política de cambio estructural en el área de gasto público... que incluye la venta, fusión y/o liquidación de empresas no prioritarias o estratégicas.

11.-Las autoridades continuarán con la política actual de permitir el acceso general al mercado de divisas.

17.-Con relación a la política comercial exterior, las autoridades mantendrán el proceso de liberalización...

(28) ASCHENTRUPP, Herman. "Dimensión política de la crisis y renegociación de la deuda externa mexicana (1982-1984)". C.I.D.E. México, 1985. p.p. 142-156.

19.-... promover la inversión extranjera, con especial énfasis en las áreas relacionadas con exportaciones no petroleras y transferencia de tecnología." (29)

Este redimensionamiento del Estado conduce en todos los casos a la modificación y sustitución de los objetivos que habían venido alimentando el accionar estatal de manera que, sobre todo en el caso de países de desarrollo intermedio como México o Argentina, aquellos objetivos de servicio público y desarrollo esgrimidos a partir de su corporativización deben ser sustituidos por criterios de eficiencia, productividad y competitividad, modificando con esto todo el entorno, no solo del Estado, sino de la sociedad en su conjunto.

De esta manera, aún aquellas actividades que por su importancia habían sido consideradas como estratégicas y por lo tanto sujetas al control del Estado deben redefinirse, tal es el caso de la aviación comercial, cuya importancia en la integración territorial y su influencia en el desarrollo nacional lo habían mantenido bajo la conducción estatal en la mayoría de los países del mundo. Ahora, dentro de la lógica neoliberal estas consideraciones pierden validez y por lo tanto la actividad debe adaptarse a los nuevos procesos económicos donde el mercado es el único mecanismo rector.

## CAPITULO 11

INSTRUMENTACION DE LA LIBERALIZACION EN LA  
AVIACION COMERCIAL NORTEAMERICANA.  
LA "DESREGLAMENTACION".

## 2.1.- IMPORTANCIA Y CARACTERISTICAS DE LA AVIACION COMERCIAL NORTEAMERICANA.

Antes de proceder al análisis de la eliminación de regulaciones en la aviación comercial, es conveniente hacer una somera revisión de las características de la industria en los Estados Unidos. Esto nos permitirá tener una visión de su importancia a nivel mundial y facilitará la comprensión de la problemática a desarrollarse en lo sucesivo.

Los Estados Unidos poseen un sistema de aviación "sui generis" cuyas características no tienen paralelo en ningún otro país del mundo.

En primer lugar, cuentan con una gran cantidad de transportistas de todo tamaño cuya propiedad es totalmente privada con varios de ellos sirviendo en forma simultánea las mismas rutas, por lo que la desaparición de unos cuantos no era capaz de socavar dicho sistema.

En segundo término, han contado desde la década de los cincuenta con un transporte aéreo altamente desarrollado y competitivo que posee además la ventaja de ser tecnológicamente independiente.

Por otro lado, los mercados más grandes del mundo se encuentran al interior de este país y están por lo tanto reservados para los transportistas del mismo. Hay más pasajeros en las rutas domésticas norteamericanas que en todas las rutas internacionales juntas. Por ejemplo, en 1983 el total de pasajeros en los servicios regulares mundiales fue de 175 millones, mientras que el de los transportados dentro de Estados Unidos fué de 296 millones. (30)

(30) International Air Transport Association. "La deregulación en el campo de la aviación." Ginebra. Mayo de 1984. p. 14.

Por último, los grandes transportistas norteamericanos poseen una amplia presencia a nivel mundial, lo que les ubica en una posición de privilegio respecto a las empresas del resto del planeta.

De esta manera, gracias a la ausencia de compromisos políticos y de desarrollo, la potencia del mercado interno, la posición dominante en el sector externo, al consenso generado en torno a una liberalización de la estructura económica del país y a una serie de críticas surgidas en torno al accionar del órgano regulador de la industria se hizo posible instrumentar la eliminación de regulaciones (deregulación) en el transporte aéreo doméstico.

Una vez revisados los elementos que hicieron posible, veamos ahora cuales fueron las causas explícitas que condujeron a dicha instrumentación.

## 2.2.- PANORAMA PREVIO A 1978 Y ANTECEDENTES.

Hasta Octubre de 1978, la aviación comercial en los Estados Unidos (y en todo el mundo) había venido siendo una de las actividades más intensamente reguladas por el Estado. Esta regulación era ejercida a través del "Civil Aeronautics Board" (C.A.B.) que desde su creación en 1938 tenía como objetivo principal la protección del consumidor mediante el control de las rutas, frecuencias, capacidades, tarifas y servicios (31) llevados a cabo por las líneas aéreas. Es decir, el C.A.B. decidía cual o cuales transportistas podían operar en una ruta determinada, que tarifa

(31) La frecuencia es el número de operaciones permitidas por semana, la capacidad se refiere al número de asientos ofrecidos (tipo de avión) y los servicios se refieren a aquellos prestados tanto a bordo como en tierra.

so debía cargar, la frecuencia de los vuelos y el tipo de aeronave en que podían realizarse y los servicios que podían ser prestados a los pasajeros, concepto este último que abarca desde los salones para primera clase hasta la cantidad de jamón que debía servirse en un emparedado.

Este esquema que resultó válido durante casi cuarenta años comenzó a mostrar síntomas de debilidad con el ascenso de las ideas neoliberales a mediados de la década de los setenta, pues de acuerdo a ellas, la regulación gubernamental impedía el ejercicio de los mecanismos de mercado y generaba una numerosa burocracia que incidía negativamente en el gasto público contribuyendo así a elevar el déficit estatal. Pero si bien estos conceptos tienen un carácter general en el paradigma neoliberal, algunos economistas profundizaron en las especificidades del transporte aéreo. Así, encontramos el estudio llevado a cabo por George Douglas y James Miller (32) en cuyas conclusiones establecen la necesidad de eliminar las regulaciones en la industria para permitir el ensanchamiento de la oferta lo que dicen, redundará en beneficio de los pasajeros pues presionaría a una baja en las tarifas e incrementaría la calidad de los servicios.

En forma paralela a la publicación de varios estudios de este tipo, surgió en los Estados Unidos una fuerte controversia alrededor de las acciones llevadas a cabo por el C.A.B. entre 1969 y 1974. En este período los costos de operación sufrieron un fuerte incremento (acentuado a partir de la crisis petrolera de 1973), los niveles de ocupación descendieron y los compromisos contraídos con la renovación de flotas hacían muy precaria la situación de la mayoría de las

(32) DOUGLAS, George y James Miller. "Economic regulation of domestic air transport. Theory and policy". Mayo de 1974. mimeo. 35 pp.

empresas. por lo que este organismo se vió comprometido a ayudarles a superar este difícil período permitiendo que se llevaran a cabo discusiones informales entre ellas (cualquier formalidad -compromiso escrito- hubiese constituido una violación de las leyes antitrust) tendientes a reducir la oferta y autorizando por otro lado sustanciales incrementos en las tarifas (33).

La obvia extralimitación en las funciones regulatorias del C.A.B. provocó el reclamo de organizaciones de consumidores y condujo a la formación de un subcomité del Congreso a cargo del senador Kennedy con los objetivos principales de investigar las prácticas y procedimientos de dicho organismo y proponer reformas a los mecanismos de regulación.

Las audiencias del Subcomité se iniciaron a principios de 1975. y al encontrarse en medio del debate sobre la conformación de un nuevo proyecto nacional en el que el neoliberalismo constituía la corriente dominante, la idea de una simple reforma fue cediendo lugar a una más radical: la total liberalización de la actividad, la cual recibió el apoyo del Presidente Carter en Febrero de 1977 y a lo largo del mismo año el de algunos de los "gigantes" de la industria (United, Pan American y American).

Las audiencias celebradas conducen a una reforma total del "Acta Federal de Aviación de 1958" y de esta manera, en Abril de 1978 el Senado aprueba las enmiendas contenidas en el "Acta de Deregulación de las Líneas Aéreas del C.A.B.", misma que en Septiembre es aprobada por la Cámara de Representantes y el 24 de Octubre promulgada por el Presidente Carter(34).

(33) FELDMAN, Joan. "How deregulation began". Travel Weekly, New York, may 1981. p.5.

(34) FELDMAN, Joan. Op cit. p. 5.



2.3.- LIBERALIZACION DE LA AVIACION COMERCIAL. "ACTA DE DEREGULACION DE LAS LINEAS AEREAS DEL C.A.B. DE 1978.

Esta liberalización significó el abandono del control gubernamental en materia de acceso y salida del mercado, capacidad ofrecida y fijación de tarifas, así como la desaparición de la autoridad reguladora del Estado. El proceso se proyectó sobre un período inicial de seis años que finalizó en Diciembre de 1984 con la eliminación del "Civil Aeronautics Board". Su implementación se dio a través del "Acta de deregulación de las líneas aéreas del C.A.B. de 1978" que determina los lineamientos del ejercicio de la actividad y cuyos principales objetivos son:

- i) "El establecimiento de una confianza máxima en las fuerzas competitivas del mercado y en la competencia actual y potencial para proveer el sistema de aviación requerido y para alentar a los transportistas eficientes y bien administrados, permitiéndoles la obtención de ganancias y para atraer capital.
- ii) La disponibilidad de una variedad de servicios adecuados, eficientes y de bajo precio, sin discriminaciones injustas, preferencias o ventajas.
- iii) El aliento, desarrollo y mantenimiento de un sistema de transporte aéreo que descansa en la competencia actual y potencial, para proveer eficiencia, innovación y tarifas bajas, que a su vez determine la variedad, calidad y precio de los servicios aéreos.
- iv) El aliento para la entrada en los mercados de transporte aéreo de nuevas empresas, la entrada de empresas ya existentes en nuevos mercados y el desarrollo de nuevos transportistas"(35).

(35) U.S. CONGRESS. "Airline deregulation act of 1978". Public law 95-504 (traducción nuestra) pp. 1705-1706.

Con base en estos objetivos, el Acta inicia una liberalización gradual de las regulaciones del transporte aéreo, estableciendo nuevos procedimientos para la fijación de tarifas, la entrada o salida de un mercado y abandonando toda autoridad sobre los servicios prestados a los pasajeros.

Por lo que toca a las tarifas, antes de la promulgación del Acta, cuando dos empresas servían una misma ruta, estas debían cargar exactamente la misma tarifa, a partir de dicha promulgación, las aerolíneas se encontraron en capacidad de determinar sus tarifas de manera independiente. De esta manera, las tarifas podían oscilar dentro de un rango comprendido entre un cinco por ciento arriba y un cincuenta por ciento abajo de la tarifa vigente al 1 de Julio de 1977 en una ruta determinada.

Bajo la ley anterior, las líneas aéreas no podían agregar una nueva ruta a su sistema sin la aprobación del C.A.B. (que rara vez era otorgada, sobre todo en las rutas más importantes). La nueva ley prevé un mecanismo de "entrada automática" para los tres primeros años (1979 - 1981) a través del cual las empresas pueden incorporar una ruta nueva cada año sin aprobación del C.A.B. De la misma forma, las rutas no podían ser abandonadas sin aprobación gubernamental, aún cuando su operación resultara incosteable. A partir de Octubre de 1978, el único requisito consistió en un aviso previo a las autoridades.

Otro aspecto importante es la desaparición del C.A.B. como ente regulador. Esto fue planeado para llevarse a cabo de una forma gradual, de manera que su autoridad sobre las rutas venciera el 31 de diciembre de 1981; sobre tarifas el primero de enero de 1983, contemplándose su cierre para el primer día de 1985 cediendo sus funciones técnicas -negociación de acuerdos bilaterales y fijación de

tarifas internacionales- al Departamento de Transporte y sus funciones legales -control de fusiones y adquisiciones- al Departamento de Justicia. (36)

En vista de que esta liberalización podía conducir a la concentración creciente del mercado en manos de los transportistas más poderosos, se recurrió a la aplicación de las leyes antimonopolio bajo la jurisdicción del C.A.B y a su desaparición del Departamento de Justicia, los que debían someter a un profundo análisis toda solicitud de fusión, compra o venta antes de autorizarla, con objeto de evitar concentraciones del mercado que pudiesen ir en perjuicio de los consumidores. Más adelante veremos la poca eficacia que dicha vigilancia ha mostrado.

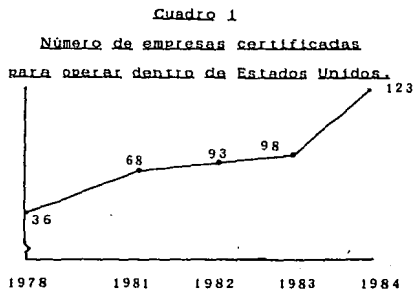
Para efectos de este estudio dividiremos la evolución de la desreglamentación en tres: período de ajuste 1978 - 1984; período de concentración 1985 - 1987 y período de globalización que inicia en 1987 y en cuyo desarrollo nos encontramos.

#### 2.4.- PERIODO DE AJUSTE. 1978 - 1984

El "Acta de deregulación de las líneas aéreas del C.A.B." condujo a un total redimensionamiento de la actividad en el ámbito norteamericano. A lo largo de estos primeros años el sistema se modificó totalmente. La capacidad de adaptación de las empresas previamente existentes determinó su consolidación o desaparición del mercado y la libertad de entrada y salida del mismo incrementó significativamente el número de participantes. Analicemos más detenidamente algunas de estas consecuencias.

(36) U.S. CONGRESS. Op cit. pp. 1711, 1741 - 1743.

La libertad de acceso a las rutas permitió la entrada de nuevos transportistas al mercado.



Fuente: Airline Economics Inc.

Airline Executive, Oct. 1987 p. 16.

Muchas de estas nuevas líneas, al no haber participado en la construcción del sistema anterior, carecían de una infraestructura tal como sistemas de cómputo, bases de mantenimiento, centros de capacitación, aeronaves y en ocasiones hasta de tripulaciones. Para iniciar operaciones, arrendaban aviones y tripulantes, concesionaban sus necesidades de mantenimiento y capacitación e ingresaban como participantes secundarios en algunos de los sistemas de reservaciones de las grandes aerolíneas. De esta manera, se encontraban con enormes ventajas de costos sobre aquellas empresas establecidas con anterioridad, dichas diferencias se reflejaban en las tarifas aplicadas por estas nuevas compañías que iniciaron la llamada "Guerra de Tarifas" que fue una cerrada competencia por ofrecer el precio más bajo en una ruta determinada para así captar mayor tráfico y

eventualmento, desplazar a los competidores.

Gracias a la misma libertad de acceso, surgieron muchas empresas destinadas a prestar servicios a y desde comunidades pequeñas en aviones de hélice o turbohélice, esto permitió a las líneas más grandes extenderse en las rutas de mayor longitud y densidad en las que sus aviones a reacción resultaban más eficientes. Como consecuencia de esta redistribución del tráfico generado por ciudades medianas y pequeñas se generó un nuevo sistema de tráfico conocido como "Sistema radial de distribución" (Hub and spoke) en el que las empresas de reducido tamaño alimentan el tráfico de las mayores a través de ciudades centrales, incrementando así la productividad de los aeropuertos y equipos de vuelo.

La libertad en la fijación de tarifas condujo a una disparidad en la relación precio/distancia, pues la "Guerra de tarifas" provocó que en los mercados de alta densidad las tarifas tuvieran una caída vertical, mientras que en los menos ocupados aumentaron considerablemente. Así, encontramos que para distancias similares, las tarifas no guardaban relación alguna.

Cuadro 2

Comparativo tarifas

Par de ciudades	Tarifa en USD	Millas
N. York-Los Angeles	199	2461
N. York-San Diego	340	2432
Houston-Denver	105	876
Houston-Sta. Fó	273	751
Chicago-Dallas	155	803
Chicago-Monroe	233	704

Fuente: International Air Transport Association. Op cit. p. 9

De esta forma, encontramos que la competencia condujo a un exceso de capacidad y de tarifas bajas en las rutas densas, provocando que los viajeros de rutas menos ocupadas o más cortas subsidiaran a los primeros y colocando en ventaja a las empresas con los sistemas de rutas más amplios que permitieran mejores mezclas de densidad y distancia.

Hasta 1984 la mayoría de las empresas había sufrido graves pérdidas al ajustarse al nuevo ambiente y se encontraban en una posición financiera sumamente precaria que en algunos casos (Braniff en 1982 y Air Florida en 1984) condujo a la quiebra de algunas empresas importantes con la consiguiente pérdida de fuentes de trabajo, ruptura de lazos de comunicación y reducción del efecto multiplicador de la industria.

A consecuencia de la coyuntura económica y la necesidad de adaptación de todas las líneas aéreas, se produjeron cambios estructurales en las relaciones laborales, de forma que se incrementó el número de empresas con personal no sindicalizado, la reducción de salarios se convirtió en elemento de negociación frecuente y se dió una pérdida generalizada de empleos a causa de reducciones en las plantas laborales.

Los resultados de este primer período fueron expresados por el C.A.B. en uno de sus últimos informes al Congreso fechado el 20 de Agosto de 1983. "La deregulación no ha colmado las esperanzas que se habían puesto en ella. Las grandes ganancias del consumidor a corto plazo van acompañadas de tremendas pérdidas operativas y de capital para la industria. La mejora de la calidad del servicio en algunos mercados está contrarrestada por la calidad inferior en la totalidad del sistema" (37)

(37) International Air Transport Association. Ibidem p.6

## 2.5.- SEGUNDO PERIODO. 1985 - 1987.

A este periodo lo hemos definido como "de concentración", pues es entre 1985 y 1987 que las fuerzas del mercado conducen al debilitamiento de las empresas más pequeñas con el consecuente fortalecimiento de las grandes, creando así una tendencia hacia la monopolización de la actividad en cada uno de los mercados, pues es de hacer notar que dadas las características del sistema de aviación norteamericano, es prácticamente imposible un monopolio a nivel nacional.

Esta monopolización se inicia a partir de la "guerra de tarifas" mencionada párrafos arriba que socava la posición de las empresas más pequeñas, empujándolas a fusionarse con las más grandes que a su vez poseen el control de los servicios tributarios de su sistema de distribución, así como el de la información generada por sus sistemas de reservaciones. A continuación analizaremos con mayor detenimiento cada uno de estos elementos.

### 2.5.1.- LA "GUERRA DE TARIFAS". CONSECUENCIAS INMEDIATAS.

El entorno liberalizado de la industria provocó que a partir de 1978 surgieran varios transportistas que, dadas sus características, podían ofrecer tarifas mucho más bajas que las de sus competidores previamente establecidos. Sin embargo, al carecer de una infraestructura sólida, se vieron imposibilitados para llevar su enfrentamiento a largo plazo, lo que motivó la desaparición de la mayoría de ellas.

La "Guerra de tarifas" tuvo una duración y una profundidad mucho mayores de las inicialmente contempladas por los transportistas nuevos como podemos observar en el cuadro 3.

Cuadro 3Reducción de las tarifas en los servicios domésticos.

AÑO	PORCENTAJE DE TARIFAS REDUCIDAS	PORCENTAJE DE REDUCCION
1978	45.6	35.4
1979	46.2	41.1
1980	57.0	42.9
1981	65.7	44.1
1982	77.7	46.2
1983	81.5	48.4
1984	81.0	51.0
1985	85.0	56.0
1986	90.0	61.0

Fuente: International Air Transport Association. "Observación continua de la desreglamentación. Cuarto informe." Ginebra. Agosto de 1987. p. 5

La duración y profundidad de este proceso motivó que los sobrevivientes de él hayan sido sólo aquellos que poseían una infraestructura suficiente y un sistema de rutas amplio que les permitiera competir, aún en términos deficitarios, en una ruta determinada frente a las nuevas empresas las que, eventualmente, tuvieron que desaparecer o ser fusionadas a las mayores.

Un caso clásico de lo anterior es "People Express", empresa que surgió en 1979 y gracias a una política de reducción de tarifas logró llegar a ser la quinta más importante en los E.U. en 1986, pero la falta de una base administrativa y lo bajo de sus rendimientos la



condujeron a la quiebra en 1987 y a ser absorbida por "Texas Air"

#### 2.5.2.- PROCESO DE CONCENTRACION. FUSIONES, ADQUISICIONES Y MONOPOLIZACION.

Bajo el proceso arriba mencionado, la tendencia concentradora tomó una gran fuerza. Las grandes empresas se dieron a la tarea de ensanchar sus sistemas de rutas mediante la fusión de otras líneas en proceso de quiebra o su adquisición. Para ello contaban con seis grandes ventajas:

- i) Grandes posibilidades de comercialización y de transbordo gracias a una red de servicios muy amplia.
- ii) El dominio de las operaciones y los mercados en los grandes centros de distribución de tráfico.
- iii) El control de los medios de distribución, especialmente los sistemas de reservaciones computarizados.
- iv) La posibilidad de dictar los precios.
- v) La envergadura de los programas destinados a generar la fidelidad del usuario como los de "viajero frecuente"(38).
- vi) La amplitud de sus sistemas de rutas, lo que permitió la subvención indirecta de tarifas competitivas.

Todo esto, aunado a la desaparición del C.A.B. y a la relajada vigilancia del Departamento de Transporte y del Departamento de Justicia en la aplicación de las leyes antimonopolio al no objetar ninguna de las fusiones solicitadas (39) permitió que el proceso de

(38) Estos programas permiten viajar con tarifas reducidas o gratuitas con la acumulación de millas voladas.

(39) FLINT, Perry. "Too many mergers, too little competition?" Air Transport World. Stamford U.S.A. Enero 1988. p.81.

concentración se consolidara, dando lugar al dominio del mercado por unos cuantos participantes. El siguiente cuadro muestra la evolución de las fusiones y adquisiciones desde la primera autorizada a partir de la eliminación de regulaciones hasta la última registrada.

Cuadro 4  
Fusiones y adquisiciones, 1980 - 1987.

AÑO	COMPANIAS
1980	Pan AM / National.
1980	Republic / Hughes Air.
1981	Texas Air/ Continental
1985	Southwest / Muse.
1985	People Ex. / Frontier.
1985	United / Pan Am pacific
1985	Piedmont / Empire.
1986	Northwest / Republic.
1986	Texas Air / Eastern
1986	Trans World / Ozark.
1986	Delta / Western.
1986	Texas Air / People Ex.
1986	Texas Air / Rocky M.
1986	American / AirCal.
1986	USAir / P.S.A.
1987	USAir / Piedmont.

Fuente: CASSEL, Frank. "Reregulation". Airline Business.  
Surrey, U.K. Septiembre 1987. p.26.

Esta serie de integraciones condujeron a la monopolización de los mercados de las diferentes ciudades de los E.U. Así, por ejemplo, el aeropuerto de Minneapolis / St. Paul perdió casi toda posibilidad de competencia al fusionarse los dos principales transportistas que operaban en él (Northwest y Republic). El siguiente cuadro muestra la concentración en los diez aeropuertos más importantes de los E.U. (40)

Cuadro 5

Concentración por aeropuerto. Índice Herfindahl - Hirschman.

Aeropuerto	Índice
Dallas / Ft. Worth	4,606
Atlanta	4,544
Denver	3,943
Chicago O'Hare	3,593
Miami	3,188
Newark	3,514
San Francisco	2,143
Boston	1,890
New York La Guardia	1,801
Los Angeles	1,283

Fuente: FLINT, Perry. Op cit p. 82

- (40) Este índice se calcula elevando al cuadrado la participación de cada empresa en el mercado, sumando los resultados de cada una. La clasificación de concentrado se dá arriba de los 2.000 puntos.

El análisis de este cuadro revela entonces que siete de estos aeropuertos se encuentran por arriba de la clasificación de "concentrado" y que dos de ellos duplican con creces dicha clasificación. Sin embargo, este estudio se vuelve aún más interesante cuando conocemos en nombre de los participantes mayoritarios de cada uno de estos mercados.

En el caso de Dallas / Ft. Worth, este se encuentra repartido entre dos competidores principales: American y Continental. Atlanta a su vez entre Delta y Eastern. Denver entre United, Continental y Delta. Chicago entre United, American y Continental. Miami entre Eastern, Continental y Pan Am. Newark entre Continental, Eastern y United y así en prácticamente todos los aeropuertos norteamericanos.

Lo anterior nos muestra que la concentración de los aeropuertos es un reflejo de la concentración del mercado a nivel nacional entre pocas empresas. Impresión que se acentúa aún más si recordamos que Eastern y Continental pertenecen a una misma empresa (Texas Air).

Otra fase importante del proceso de concentración es el control de los sistemas de distribución y comercialización entre los cuales ocupan un lugar destacado los sistemas computarizados de reservaciones. Al inicio de la desreglamentación estos eran vistos como un instrumento más de ventas, pero habida cuenta de que un ochenta por ciento (aproximadamente) de las ventas de las empresas de aviación se generaban a través de las agencias de viajes, estos sistemas cobraron una importancia creciente. De esta manera, dos de las más grandes empresas -American y United- desarrollaron sistemas de cómputo que les permitieron alcanzar en 1986 el 70 % de las ventas realizadas por agencias de viajes a través de sus sistemas (41).

(41) International Air Transport Association. Op cit. p. 13

Actualmente, el 85.2 % del mercado de agencias de viajes es controlado por las tres empresas principales -Texas Air, American y United- a través de sus sistemas de reservaciones.

Cuadro 6

Participación en el mercado de sistemas de reservaciones

SISTEMA	AEROLINEA	AGENCIAS AUTOMATIZADAS	PORCENTAJE DE AGENCIAS
Sabre .	American	10,600	39.3
Apollo	United	7,400	27.4
SystemOne	Texas Air	5,000	18.5
Para	TWA/Northwest	3,700	13.7
Datas II	Delta	3,000	11.1

Fuente: RENTON, Jane. "Reserving Judgement". Airlino Business. Surrey, U.K. Marzo 1987 p. 19

Estos datos cobran una significación aún mayor si se considera que un alto porcentaje de las ventas realizadas por los agentes de viajes se da a partir del primer desplegado que hacen ellos de una ruta determinada y en cual aparecen generalmente los vuelos de la empresa dueña del sistema o de aquellas que pagan por participar en él.

Otro aspecto importante es el control de los servicios tributarios, es decir aquellos servicios de alimentación de tráfico generados a partir de la generalización de los sistemas radiales de distribución de tráfico en los cuales las empresas locales transportan pasajeros de las comunidades pequeñas hacia los grandes aeropuertos y alimentan el tráfico de los grandes transportistas.

Al inicio de la desreglamentación surgieron un gran número de empresas independientes para prestar servicio a nivel local y regional, pero la dinámica misma del proceso les fué integrando a los sistemas de rutas de las grandes aerolíneas, haciendo que pasaran a ser socios minoritarios (a muy pequeña escala) o propiedad de estos. Esta integración se dá inicialmente por la utilización del código de reservaciones de la empresa grande por la pequeña, de manera que en los sistemas de cómputo las conexiones aparezcan como un vuelo directo o como una conexión de la misma línea (on-line). Por ejemplo, si una persona desea viajar desde Lansing, Michigan hasta Tokio, el sistema de reservaciones de United hará que esto aparezca en la pantalla como el vuelo 001, mientras que en verdad el tramo Lansing - Chicago es operado por Air Wisconsin en un avión Embraer para treinta pasajeros y la porción Chicago - Tokio es operada por United en un Boeing 747 para 400 pasajeros.

El mecanismo arriba descrito es actualmente utilizado en todas las ciudades que sirven como centro de distribución en los E.U. e integra de esta manera a todas las empresas locales y regionales a los sistemas de las grandes empresas(42)

Es a través de los procesos citados anteriormente que la concentración de la industria se ha consolidado en los E.U. Los objetivos explícitos de la eliminación de regulaciones (incremento de la oferta y aliento de la competencia) no se han alcanzado y, por el contrario, la oferta se ha visto disminuida, reduciendo la competencia y provocando una baja sensible en el nivel de los

(42) WHITAKER, Richard. "Working for the big brother". Airline Business. Surrey, U.K. Junio, 1987. p. 58.

servicios, provocando la protesta de pasajeros y autoridades. El siguiente cuadro muestra la evolución del número de transportistas autorizados a operar en el mercado doméstico norteamericano a partir de 1978 y corrobora la afirmación concerniente a la reducción de la oferta.

Cuadro 7

Número de empresas autorizadas a operar dentro de E.U.

Categoría	Total en 1978	Fusionadas o liquidadas	Actualmente operando	Porcentaje operando
Nacionales	36	19	17	47
Estatales	4	3	1	25
Locales	59	38	21	36
Nuevo ingreso al mercado	119 *	84	35	29

Fuente: CASSELL, Frank. Op cit. p. 26

\* Entre 1978 y 1984.

De forma paralela, las empresas de mayor tamaño se han visto fortalecidas con una mayor participación del mercado interno -el 80 % controlado por las cinco mayores- (43) y con una estructura administrativa capaz de adaptarse a las cambiantes condiciones del medio.

(43) Ibidem p. 28.

Si se considera la creciente aceptación del modelo neoliberal alrededor del mundo y la amplia presencia de las líneas aéreas norteamericanas en el orbe, encontraremos entonces que el modelo surgido de la eliminación de regulaciones en la aviación comercial tiende a internacionalizarse en lo que se conoce como la "globalización" del paradigma norteamericano. En el siguiente capítulo analizaremos los mecanismos de este tercer período, así como sus desarrollos alcanzados.



**CAPITULO III****INTERNACIONALIZACION DEL MODELO NORTEAMERICANO.**

### 3.1.- CARACTERISTICAS DE LA AVIACION COMERCIAL INTERNACIONAL.

Como se vió en el primer capítulo, una vez que los procesos económicos se han consolidado al interior de la potencia dominante de un sistema, tienden a expandirse hacia la zona de influencia con objeto de asegurar la reproducción del sistema y apuntalar la posición hegemónica del Estado dominante. La eliminación de regulaciones en la aviación comercial no es ajena a esta tendencia hacia la internacionalización y de hecho, gracias a las características de la industria, el proceso ha cobrado una gran velocidad, influenciando las políticas de transporte aéreo en todo el mundo capitalista.

En este capítulo analizaremos los mecanismos que el proceso internacionalizador ha adoptado, para lo cual haremos un somero análisis de las principales características de la aviación comercial internacional y los impactos que la desreglamentación ha tenido sobre ella.

El transporte aéreo internacional posee tres características primordiales que a su vez enmarcan una serie de elementos distintivos. Estas son:

- a) El control soberano del Estado es un principio básico de la aviación internacional.

De acuerdo con lo establecido por el artículo I del Convenio de Chicago, "Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo

correspondiente a su territorio" (44). Esto conduce a que las siguientes condicionantes deban ser observadas:

- i) 150 Estados soberanos (45) regulan la aviación tanto a nivel nacional como internacional. Persiguen distintos objetivos políticos, económicos y legales que reflejan no sólo su nivel de desarrollo, sino también sus aspiraciones sociales y políticas, esto es especialmente notorio en los países en vías de desarrollo en los que la aviación ha jugado un importante papel en la integración nacional y regional.
  - ii) La desigualdad innegable de las posibilidades competitivas de los diferentes Estados ha favorecido hasta ahora el establecimiento de regulaciones en el acceso y operación en los mercados internacionales.
  - iii) La mayoría de las empresas internacionales son propiedad de los Estados cuya bandera portan y, en consecuencia, estos ejercen sus poderes de soberanía en interés de su transportista. Este hecho ha limitado hasta ahora la posibilidad del establecimiento de los principios del "libre mercado".
  - b) La reglamentación internacional se determina por tratados entre gobiernos.
    - i) En el régimen establecido por el Convenio de Chicago de 1944 está implícito que el consenso en las relaciones de la aviación tiene que lograrse por medio del mecanismo internacional de negociación, ya sea en el seno de la Organización Internacional de Aviación Civil o a nivel bilateral o multilateral.
- (44) SZEKELY, Alberto (comp.). "Instrumentos fundamentales de Derecho Internacional Público". México. U.N.A.M. 1981. p.1183.
- (45) International Air Transport Association. Ibidem. p.21.

ii) La consecuencia de la negociación entre Estados se expresa en Convenios de Tráfico aéreo que, hasta antes del advenimiento de la desreglamentación, regulaban frecuencias, capacidades, servicios y tarifas.

c) La existencia de organizaciones internacionales tendientes a regular la transportación aérea internacional.

1) La Organización Internacional de Aviación Civil es un organismo gubernamental establecido con los siguientes objetivos:

"-Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación ...

-Fomentar la técnicas de diseño y manejo de aeronaves.

-Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos y servicios de navegación aérea.

-Evitar discriminación entre Estados contratantes.

-Promover la seguridad de vuelo..." (46)

Es decir, esta organización tiene a su cargos los aspectos técnicos y de seguridad inherentes a la transportación aérea internacional y es un foro de negociación en estos rubros.

ii) La Asociación Internacional del Transporte Aéreo es un organismo no gubernamental fundado por las aerolíneas de muchos países con objeto de servir como agente regulador de aspectos comerciales y foro de negociación de los mismos. Así, las Conferencias de servicios a pasajeros y carga establecen lineamientos de comercialización y manejo para ambos casos y la Coordinación Tarifaria ayuda al proceso negociador para determinar tarifas. (47)

(46) SZEKELY, Alberto. Op cit. p. 1243.

(47) International Air Transport Association. "World Airline Cooperation". Montreal. (n.a.)

- d) La gran mayoría de los Estados atribuyen funciones especiales a la aviación comercial.

En 1980 Enver Jamall, presidente de la empresa "Pakistan International" describió el papel de las líneas aéreas en los países del Tercer Mundo. "Una característica única es su papel crucial en el progreso social, económico, político y hasta educativo de sus países. Nuestras empresas no son solamente una sistema de transporte aéreo comercial. Son la clave del crecimiento y desarrollo de nuestros países...abren áreas remotas e inaccesibles ... y ayudan a acelerar la cohesión nacional." (48)

- 1) La aviación internacional refleja el estado de diferentes aspectos de las relaciones internacionales:
- Las relaciones diplomáticas.
  - El comercio internacional.
  - La capacitación y transferencia de tecnología.
  - La seguridad nacional.

En pocas palabras, la aviación internacional es muy diferente a la aviación doméstica norteamericana. El sistema de transporte aéreo internacional se basa en la soberanía del Estado, la regulación se efectúa por tratados y acuerdos y es vigilada por organismos internacionales, además de que en la generalidad de los países esta actividad no es vista desde una óptica comercial sino socio-política.

A consecuencia de lo anterior, la exportación de la desreglamentación norteamericana está implicando modificaciones

- (48) International Air Transport Association. "La deregulación en el campo de la aviación." Ginebra. Mayo de 1984. p. 22.

radicales al sistema: se ha ajustado la legislación norteamericana para adecuarla a las nuevas condiciones del medio internacional a través de la "International Air Transport Competition Act of 1979". modificando en consecuencia el texto y espíritu de los tratados bilaterales y multilaterales. De la misma manera, las empresas han buscado nuevas opciones para sobrevivir en un mercado cada vez más agresivo en el que todo parece indicar que en un futuro cercano prevalecerá la ley del más fuerte.

A continuación analizaremos la extensión de los conceptos de la desreglamentación doméstica a las relaciones de la aviación internacional por medio de la Ley de Competencia del Transporte Aéreo Internacional.

### 3.2.- INTERNACIONALIZACION DE LA DESREGLAMENTACION NORTEAMERICANA. LEY DE COMPETENCIA DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL DE 1979

Esta ley representa la extensión de los conceptos liberales norteamericanos al medio internacional, pues define los objetivos de la política aeronáutica dando especial importancia a la implantación de los mecanismos de mercado en la industria. Dichos objetivos son:

- "i) En la formulación de la política norteamericana de transporte aéreo internacional, el Congreso espera que el Secretario de Estado, el Secretario de Transporte y el C.A.B. desarrollen una política negociadora que enfatice la necesidad de tener el mayor grado de competencia compatible con un sistema ordenado de transporte aéreo internacional.
- ii) El fortalecimiento de la posición competitiva de los transportistas norteamericanos, para asegurarles al menos las mismas oportunidades que a los extranjeros.

- iii) Libertad para los transportistas, tanto nacionales como extranjeros para ofrecer tarifas que correspondan a la demanda.
- iv) Las menores restricciones posibles a la transportación en vuelos de fletamento.
- v) Obtener el máximo número posible de autorizaciones internacionales para los transportistas norteamericanos a fin de que puedan responder rápidamente a los cambios en la estructura del mercado.
- vi) La eliminación de restricciones operacionales y comerciales en el mayor grado posible.
- vii) La integración de la transportación aérea internacional y doméstica.
- viii) Oportunidad para los transportistas de otros Estados para incrementar su acceso a los Estados Unidos, si es en intercambio por beneficios de similar magnitud para los transportistas norteamericanos.
- ix) La promoción, aliento y desarrollo de la aviación civil y un sistema norteamericano de transporte aéreo viable y de propiedad privada." (49)

De esta manera, se marcan los derroteros que, dado el gran peso de la aviación norteamericana, habría de seguir la transportación aérea internacional. Analicemos estos objetivos con mayor detenimiento.

El primero de ellos se relaciona directamente con la implantación legal de los conceptos desregulatorios a nivel internacional, pues al establecer la necesidad de la formulación de

(49) U.S. CONGRESS. "International Air Transport Competition Act of 1979." Public law 96 - 192. p. 42

una nueva política negociadora, hace referencia directa a los convenios bilaterales o multilaterales y su eventual renegociación a su vencimiento con objeto de extender gradualmente estos conceptos.

Los objetivos tercero, sexto y noveno poseen un carácter marcadamente liberal y en el caso del tercero, solicita de manera indirecta la desaparición de la coordinación tarifaria multilateral a través de la IATA, mientras que el sexto tiende a limitar el papel regulador de la Organización Internacional de Aviación Civil.

Por último, los objetivos cuarto, quinto, séptimo y octavo pretenden lograr una mayor participación de las empresas de E.U. a nivel mundial, pues dado el tamaño de sus flotas y su mercado interno, se encuentran en posibilidad de ofrecer más vuelos de fletamiento (50) que todos los países del mundo reunidos. Al obtener un mayor número de autorizaciones internacionales, extienden sus rutas de manera que, al integrarse a la transportación doméstica, logran un mayor número de pasajeros al evitarles transbordos interlineales. Por lo que toca al octavo, la igualdad de oportunidades y beneficios resultan términos relativos cuando se trata de las líneas de los E.U. pues dado su gran tamaño y la potencia de su mercado interno, ninguna empresa del mundo se encuentra en igualdad de condiciones para competir con ellas en igualdad de circunstancias.

De esta manera, los E.U. adoptaron estos principios en la renegociación de los Convenios de transportación aérea. En principio su aceptación tuvo un carácter muy limitado y solamente algunos países cuya economía muestra una gran integración a la de los E.U. o (50) Este tipo de vuelos ofrecen tarifas mucho más bajas que las regulares y generalmente se adquiere en conjunto con los servicios terrestres.



bien su posición política les comprometió a dicha aceptación.

Así, encontramos, que los Convenios bilaterales modifican totalmente su forma, eliminando todo tipo de restricciones y regulaciones. A continuación analizaremos uno de estos convenios para mostrar los cambios introducidos en ellos.

### 3.3.- RENEGOCIACION DE TRATADOS DE TRANSPORTE AEREO. CONVENIO ESTADOS UNIDOS - BELGICA.

Antes del inicio de la desreglamentación, los convenios de transporte aéreo eran documentos de una gran amplitud que regulaban todos los aspectos de esta actividad. A través de los cuadros de rutas se determinaban los puntos a operar y los transportadores designados por cada Estado, generalmente en número recíproco (es decir, uno por cada país). Se limitaba el volumen de tráfico a partes iguales mediante la regulación de frecuencias y capacidades y las tarifas se encontraban sujetas a aprobación gubernamental para proteger los intereses de las empresas nacionales. Este panorama cambia totalmente a partir de 1979, ejemplificaremos estos cambios con el Convenio Bilateral Estados Unidos - Bélgica que es una clara muestra de las nuevas tendencias.

Este convenio muestra desde los deseos expresados en su Preámbulo un nuevo espíritu en la transportación aérea, pues hace evidente la voluntad de crear un nuevo sistema basado en los mecanismos de mercado, permitiendo la competencia entre aerolíneas con un mínimo de regulación gubernamental para así permitirles la posibilidad de servir todos los sectores del mercado. De la misma forma, se hace hincapié en que todas las operaciones de carga deberán

llevarse a cabo en un ambiente totalmente liberalizado. (51)

En su artículo tercero (Designación y Autorización) establece que cada parte tendrá el derecho de designar cuantas aerolíneas desee para llevar a cabo el transporte entre ambos países, es decir, se elimina la reciprocidad en el número de transportistas. Esto es especialmente notorio si tenemos en cuenta que en la actualidad sólo existe una empresa belga que presta servicio a los E.U. (Sabena) mientras que tres líneas de ese país operan hacia Bruselas (Pan Am, TWA y Metro International).

El artículo undécimo (Competencia leal) dice que ninguna parte podrá "...limitar el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio o el tipo de aeronave operada" (52). Con esto, se elimina toda regulación en este sentido, lo cual, si recordamos la disparidad en el número de transportadores nos lleva a encontrar una desigualdad aún mayor. El mismo artículo libera totalmente los vuelos de fletamiento, permitiendo así a las empresas no regulares a operar sin restricción alguna. (53)

Por lo que toca a las tarifas, el artículo duodécimo determina que las partes contratantes permitirán que los precios sean determinados por cada una de las empresas designadas para operar tomando en cuenta para ello las condiciones del mercado. (54)

(51) DEPARTMENT OF STATE. "Air transport services. Agreement between The United States of America and Belgium." Treaties and other international acts series 9903. p. 3

(52) DEPARTMENT OF STATE. Op cit. p.23

(53) En los acuerdos regulatorios, este tipo de servicios se limitaba a rutas no operadas comercialmente o, si lo eran, a un bajo porcentaje del volumen.

(54) Ibidem. p.25

Este Convenio es paradigmático de los esfuerzos norteamericanos por extender el modelo de su sistema de aviación a todo el mundo, hasta ahora una veintena de países han firmado acuerdos de este tipo, lo que ha generado la preocupación de la mayoría de las empresas en el mundo, pues está visto que las condiciones competitivas de la mayor parte de ellas les impide participar en igualdad de circunstancias frente a los norteamericanos, lo cual se agudiza al estudiar la situación de las aerolíneas del Tercer Mundo, pues estas deben enfrentar la fragilidad de las economías de sus países, el retraso tecnológico y la debilidad de su mercado interno.

Al amparo de estos convenios, el proceso liberalizador ha adquirido una gran fuerza y en consecuencia las líneas de los Estados Unidos han visto reforzada su posición internacional. En respuesta, los demás Estados han iniciado su adaptación al medio buscando mecanismos que permitan a sus empresas sobrevivir y participar de un mercado cada vez más concentrado en el que los más poderosos establecen condiciones tendientes a asegurarles la supremacía.

#### 3.4.- EVOLUCION DEL PROCESO DE INTERNACIONALIZACION.

La promulgación de la "Ley de competencia del transporte aéreo internacional" y la modificación en la política negociadora de los Estados Unidos imprimen una nueva dinámica al transporte aéreo que viene a redimensionarlo en su aspecto internacional. Al amparo de la fuerza de negociación de su gobierno, las empresas norteamericanas se aventuran fuera de sus fronteras y, dadas sus favorables condiciones administrativas y operativas, vienen a representar una seria amenaza para la sobrevivencia misma de las empresas del resto del mundo.

La mecánica de la internacionalización de la desreglamentación no difiere mucho de la experimentada por el mercado doméstico de los E.U. Una vez firmados los convenios bilaterales de corte liberal, las aerolíneas norteamericanas inician una "guerra de tarifas" de grandes proporciones, principalmente a través del Atlántico. Así, un vuelo Nueva York - Londres que hasta 1978 había tenido un costo promedio de 770 dólares en viaje redondo redujo su precio a 300 y Nueva York - Bruselas - Nueva York se redujo de 500 a 200 dólares. Sin embargo, estas reducciones no fueron instrumentadas por las líneas tradicionales en el transporte trasatlántico (Pan Am, TWA y National), sino por nuevos participantes norteamericanos y europeos, entre los primeros se encontraban People Express, Transamérica, World y Air Florida, entre los segundos los más notorios fueron Laker Skytrain y Virgin Atlantic(55) .

Esta competencia tarifaria determinó que en un plazo de cinco años desaparecieran todas las empresas que la iniciaron (con excepción de Virgin Atlantic), pero de manera recíproca, provocó el fortalecimiento de las compañías tradicionales de los E.U. las cuales se encontraron así en condiciones sumamente ventajosas para iniciar la expansión liberalizadora a otros mercados a partir de 1982.

Lo anterior, aunado al proceso de fusiones y adquisiciones que tuvo lugar en los E.U. entre 1984 y 1987 hace que las líneas norteamericanas posean cualidades competitivas muy superiores a las del resto del planeta, pues las diferencias en costos por

(55) KOZICHAROW, Eugene. "Fare battle reopens on Atlantic." Aviation Week. New York, May 2, 1983. p.26.

pasajero/kilómetro y el tamaño de sus flotas les permite una mayor flexibilidad en la comercialización y operación.

Un dato que permite visualizar el aprovechamiento de estas ventajas, es el número de pasajeros volando de y hacia Estados Unidos. En 1978, sumaron un total de 13.804.000 pasajeros, con una participación en el mercado de las empresas nacionales de 42 por ciento, en 1986 el total ascendió a 23,175.000 y la participación nacional a 65 %. Es decir, las líneas norteamericanas absorbieron así la mayor parte del incremento (56).

Esta expansión ha sido aprovechada por algunas de las grandes aerolíneas de los E.U. que tradicionalmente habían servido únicamente el mercado doméstico o regional, de manera que actualmente American, United, Delta y Continental han extendido sus sistemas de rutas a Europa y Oriente lo que, además de inducir una baja sensible en las tarifas, les ha permitido exportar sus sistemas de comercialización y principalmente sus sistemas computarizados de reservaciones con lo que su influencia en el mercado de las agencias de viajes de esas regiones es cada vez mayor.

Ante la amenaza que representan las líneas norteamericanas, las compañías de aviación de los demás países han iniciado su proceso de adaptación a las nuevas condiciones, las privatizaciones, fusiones, acuerdos para compartir códigos de reservaciones y la creación de sistemas de reservaciones multinacionales se han impuesto en todo el mundo.

(56) FELDMAN, Joan. "Megacarriers expand abroad." Air Transport World. Washington D.C. Octubre, 1987. p. 20

### 3.4.1.- PRIVATIZACIONES.

El cambio en las condiciones de la aviación internacional hace necesario que los Estados modifiquen sus políticas a este respecto y que por lo tanto la concepción de actividad estratégica para el desarrollo deba ceder su lugar a conceptos predominantemente mercantiles en los que el principal objetivo de los transportadores no se refiere ya a la necesidad de enlace y comunicación a nivel nacional o regional, sino a la obtención de ganancias. Para lograr este objetivo se hace imperativo que las empresas modifiquen radicalmente su estructura, lo cual, visto a la luz de los principios liberales que rechazan la participación del Estado en cualquier actividad que pueda ser llevada a cabo por particulares, conduce a la privatización progresiva de varios transportadores "de bandera", sobre todo en el área europea y de la Cuenca del Pacífico.

El continente europeo, tradicionalmente proteccionista y conservador en la materia ha experimentado algunos de los cambios más radicales del mundo. Hasta ahora los gobiernos del Reino Unido, los Países Bajos, Bélgica y la República Federal Alemana han privatizado parcialmente a sus empresas para permitirles una conducción orientada hacia las necesidades del mercado (57) y la tendencia parece generalizarse en Europa Occidental.

Por lo que toca a la Cuenca del Pacífico, Japón ha privatizado ya la totalidad de sus líneas aéreas al igual que Singapur, Hong Kong y Taiwan. De la misma forma el gobierno de Australia ha

(57) NIVEN, Roger. "The mechanics of mergers." Airline Business. Surrey, U.K. Septiembre, 1987. p. 30

anunciado la intención de vender totalmente su participación en Qantas (58). Esta serie de privatizaciones, tiende a afectar a toda la región y por lo tanto, los demás países han iniciado movimientos para mantener una estructura competitiva en sus empresas. De esta forma, Corea, Malasia, Tailandia y Nueva Zelanda han tomado la decisión de liberalizar gradualmente sus mercados.

Sin embargo, la propiedad privada de una empresa no es capaz de garantizar por sí sola la competitividad de una empresa y menos aún frente a las grandes empresas norteamericanas (a las que en inglés se ha definido como "megacarriers"). Por ello, varios países se han encontrado en la necesidad de estudiar la fusión de sus transportadores con objeto de proporcionarles un mayor mercado interno, una flota de mayores dimensiones y mejores posibilidades de comercialización.

#### 3.4.2.- FUSIONES Y ADQUISICIONES.

Este es un proceso que en la actualidad se encuentra aún en un estado embrionario, sin embargo, la fusión de British Airways con British Caledonian ha despertado una gran inquietud en todo Europa. Estas dos empresas transportaron en el mercado internacional un total de 15 millones de pasajeros durante 1986 (59) y su integración les permitirá reestructurarse para captar un número aún mayor y expandir su sistema a todo el mundo partiendo de Londres. Esta situación permite a la empresa británica establecer un sistema radial de

(58) GRAY, Frank. "Flying high to the end of the century". Airline Business. Surrey, U.K. Abril, 1988. p. 41.

(59) FRENCH, Trevor. "The euro-shuffle." Airline Business. Surrey, U.K. Febrero, 1988. p.14.

distribución de tráfico al estilo norteamericano, lo que le permitirá captar tráfico proveniente de todos los países europeos para posteriormente transportarlo en vuelos intercontinentales. Dicha estructura representa una amenaza para la estabilidad del resto de los transportadores de "Bandera" europeos, por lo que el tema de las fusiones ha sido dominante en el medio europeo. Hasta ahora, el intento más serio de una fusión multinacional ha sido el llevado a cabo por Scandinavian Airlines (propiedad de Suecia, Dinamarca y Noruega) y la empresa belga Sabena para integrar sus sistemas en el aeropuerto de Bruselas, sin embargo no existen todavía resultados concretos al respecto. (60)

De igual manera, prácticamente todas las empresas europeas se han visto envueltas en pláticas sobre la formación de empresas multinacionales capaces de hacer frente a la competencia externa mediante el establecimiento de centros de distribución en los lugares más estratégicos del continente.

Esta necesidad de fusionar sistemas, actualmente encuentra una serie de restricciones derivadas de la legislación de cada país al respecto, sin embargo, se han dado ya ciertos cambios y la piedra angular de este proceso puede ser el levantamiento de restricciones comerciales en Europa en 1992. Este tema será tratado con mayor detenimiento en el capítulo posterior.

La Cuenca del Pacífico presenta un caso diferente. Debido a la dispersión geográfica, las posibilidades de fusión de las empresas de esta región son muy reducidas, pero el establecimiento de centros de distribución de tráfico es ya una realidad en varios países. Por

(60) FRENCH, Trevor. Op cit. p. 15.



ejemplo, el aeropuerto Changi de Singapur concentra ya un gran número de pasajeros en conexión a través de él, pues siendo un país con 3 millones de habitantes aproximadamente, tiene un movimiento anual superior a los doce millones de pasajeros en vuelos internacionales, (61) la mayoría de ellos captados del tráfico de la región, esto ha conducido a que Tailandia y Malasia fusionen sus líneas domésticas con las internacionales para brindarles un mayor mercado interno.

Sin embargo, el acrecentamiento de la flota y el establecimiento de centros de distribución no son suficientes para enfrentar la competencia norteamericana, también es necesario el establecimiento de sistemas de comercialización propios como los sistemas computarizados de reservaciones con objeto de tener una mayor participación en el mercado de las agencias de viajes.

#### 3.4.3.- LOS PROYECTOS MULTINACIONALES DE SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVACIONES.

La amenaza de la competencia proveniente de los E.U. y el peligro de perder el control sobre el proceso de distribución de su producto ha llevado a las aerolíneas europeas y de la Cuenca del Pacífico a mejorar y actualizar sus sistemas.

Este es un asunto crucial, pues dichos sistemas proveen el lazo de unión entre la línea y los agentes de viajes, quienes venden la mayoría de los boletos del mundo. El control de este lazo representa la piedra angular en los sistemas de mercadeo de las aerolíneas.

(61) GALLACHER, Jacqueline. "Asia/Pacific. The curfew conundrum".  
Airline Business. Surrey, U.K. Abril, 1988. p. 44

Como se vió en el capítulo anterior, los sistemas de reservaciones, aunque son propiedad de una sola aerolínea, son capaces de mostrar todos los vuelos existentes entre dos ciudades determinadas. Sin embargo, despliegan en primer lugar los de la empresa propietaria, posteriormente los de aquellas que pagan por ser socios del sistema y por último, el resto de los vuelos. Si recordamos que cerca del 80 % de las ventas se hacen del primer desplegado, encontramos entonces que las desventajas de mercadeo de los no socios son evidentes. Por ejemplo, en el sistema de American Airlines, British Airways aparece hasta la undécima página de los desplegados entre Los Angeles y Londres aunque por ser directo y por su horario debería aparecer en la primera (62).

Esta situación ha conducido a los europeos a considerar la formación de sus propios sistemas aunque la base tecnológica deberá provenir de los E.U. Para ello han formado dos grupos.

El primero de ellos ha bautizado a su sistema como "Amadeus", se encuentra formado por Lufthansa, Scandinavian, Air France, Iberia, Finnair y Linjeflyg. Se ha elegido como proveedor de tecnología a la empresa "SystemOne" (sic) subsidiaria de Texas Air. En este caso el centro de cómputo será instalado en Madrid y todos los socios tendrán acceso directo al mismo, lo que les permitirá conectarse al cerebro de Texas Air en Miami. Las empresas europeas podrán comercializar el sistema en sus propios países y bajo sus propias condiciones, así, serán capaces de venderlo a las empresas domésticas, agencias de viajes y hoteles en su territorio. Este sistema asegura a los participantes que la información será mostrada sin ninguna

(62) GALLACHER, Jacqueline. "Ticketing Europe." Airline Business.

Surrey, U.K. Enoro, 1988. p. 22

discriminación, tomando como parámetros la hora de salida de los vuelos y si son o no directos.

El segundo grupo está formado por British Airways, Alitalia, Austrian, Swissair, KLM, Aer Lingus y Air Portugal quienes han puesto por nombre al sistema "Galileo". En este caso la fuente de tecnología será la empresa "Covia", subsidiaria de United Airlines y comercializadora del sistema "Apollo". Este grupo sostendrá un lazo mucho más cercano con su socio norteamericano pues el computador central será el mismo que el utilizado por United y por ende la comercialización tendrá que hacerse en base a decisiones comunes. Sin embargo, esto no es impedimento para que los criterios de información sean los mismos que en "Amadeus" y por otro lado, provee un acceso más directo al enorme mercado interno norteamericano.

Un problema que ha generado esta división en dos grupos es que al instrumentarse totalmente ambos sistemas, estos no serán capaces de comunicarse, por lo que el acceso a la información no tendrá la efectividad que actualmente muestran los sistemas en los E.U. pero esto puede ser solucionado a corto plazo mediante la instalación de un cerebro secundario de "Galileo" en Europa, posibilidad ya considerada con Londres como sede. (63)

Esta tendencia tiene su contraparte en la Cuenca del Pacífico, en donde las compañías de aviación han tomado acción para asegurarse de que no dependerán de otros para la distribución de su producto en el resto del mundo.

Las pláticas incluyeron originalmente a Cathay Pacific (Hong Kong), Singapur Airlines, Thai (Tailandia), Japan Airlines y Qantas, pero estas dos últimas decidieron formar sus propios sistemas, la

empresa japonesa debido a las peculiaridades de su mercado interno y la australiana debido a su oposición a que el sistema tuviera su sede en Singapur (como finalmente ocurrió).

Las tres compañías restantes han seguido adelante con el proyecto denominado "Abacus", en el cual el proveedor de tecnología será, al igual que en "Amadeus", "SystemOne", lo que representa una gran ventaja para los participantes, pues al tener el mismo tipo de programación, podrán tener acceso a los computadores centrales de Texas Air y "Amadeus", con lo que se establecerá el primer sistema de reservaciones de dimensiones mundiales, facilitando la comercialización de sus participantes en todo el globo. Esta ventaja está siendo utilizada por "Abacus" para atraer más participantes de la región y actualmente se llevan a cabo negociaciones con Phillipine Airlines y Malaysian. (64)

El establecimiento de estos sistemas multinacionales lleva a pensar que la concentración del mercado internacional se dará a través de ellos, pues aquellos que no sean capaces de comercializar por sí mismos, dependerán de los grandes sistemas con las desventajas anteriormente mencionadas por lo que su posición será siempre secundaria. Hasta ahora, parece que el mercado mundial será controlado por seis sistemas: Sabre, Apollo y SystemOne de los E.U. Amadeus y Galileo de Europa y Abacus de Asia.

Estos no son los únicos acuerdos que se han establecido entre empresas de diferentes países, también existen otros que tienden a concentrar el tráfico mundial entre las más poderosas. A continuación revisaremos otro que está adquiriendo gran importancia.

(64) GALLACHER, Jacqueline. "Counting on CRS." Airline Business. Surrey, U.K. Abril, 1988. p. 18.

#### 3.4.4.- ACUERDOS INTERNACIONALES DE COMERCIALIZACION.

Estos acuerdos se han establecido entre líneas norteamericanas y empresas de otros continentes para alimentar su tráfico mutuamente. Para ello existen dos condiciones básicas; primera, que sus sistemas de rutas no se traslapen y segunda, que sirvan al menos un aeropuerto en común.

El ejemplo más claro de este tipo de acuerdos es el firmado por British Airways y United. En estos casos, sus sistemas de rutas difieren por completo, pues mientras United posee una gran cantidad de servicios domésticos y de E.U. a Oriente, British tiene el sistema más amplio entre Londres y E.U. (sirve quince ciudades de ese país) y toda suerte de conexiones a Europa, Medio Oriente y Africa. El aeropuerto elegido fué el O'Hare de Chicago donde United tiene su base.

Este acuerdo incluye los siguientes elementos:

- 1) Compartir el código para reservaciones en ciertas rutas.  
De esta manera, los vuelos aparecerán en los sistemas de reservaciones como si fueran de la misma compañía y no como conexiones, lo que les dará un lugar preferente. Por ejemplo, ruta Londres - Chicago - Seattle es operada en su primera porción por British y la segunda por United, bajo este acuerdo aparecerá como operada por una sola.
- 11) Compartir instalaciones aeroportuarias.  
En vista de que los aeropuertos de Londres y Chicago son privados cada empresa en dueña de sus instalaciones, esto ha permitido que British utilice las de United en Chicago y United las de British en Nueva York.

- iii) Compartir programas de viajeros frecuentes.  
 Con ello los pasajeros de ambas líneas podrán hacer uso de las facilidades otorgadas en ambas, manteniendo así la "fidelidad" de los consumidores.
- iv) Iniciativas conjuntas en tarifas y promoción.  
 Esto hará posible la creación de programas conjuntos, así como compartir los costos derivados de ellos. (65)

Hasta la fecha, son pocos los acuerdos de este tipo en el mundo. American y Qantas tienen uno para el mercado E.U. - Australia y Varig, Scandinavian y Thai tienen otro para la transportación Brasil - Escandinavia - Tailandia. Sin embargo, aparecen como una de las mejores opciones de comercialización internacional, sobre todo para aquellos que no se cuentan entre los más poderosos.

Los proyectos conjuntos de sistemas de reservaciones y comercialización son vistos como los primeros pasos para la integración de empresas multinacionales en cuyo caso, los cambios que esperan a la aviación internacional harán palidecer a cualquier evento ocurrido hasta ahora.

En forma paralela a la implementación de estos sistemas de comercialización, La Asociación Internacional del Transporte Aéreo ha experimentado una creciente pérdida en su capacidad reguladora como a continuación veremos.

(65) WHITAKER, Richard. "Feeding time." Airline Business. Surrey, U.K. Marzo, 1988. p. 22

### 3.5.- PERDIDA DE LA CAPACIDAD REGULADORA DE LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO.

Como se mencionó algunas líneas más arriba, la IATA es una organización no gubernamental cuya membresía está abierta a todas aquellas aerolíneas que tienen licencia para operar otorgada por un gobierno miembro de la Organización Internacional de Aviación Civil. Hasta 1978, todos los miembros activos de la Asociación debían pertenecer a las Conferencias de tráfico y Coordinación Tarifaria, cuyas actividades incluyen la coordinación de tarifas y reglas de aplicación, así como comisiones para intermediarios. Estos foros permiten a los miembros discutir sus problemas de manera colectiva y desarrollar y adoptar acuerdos en la materia (66) cuya observancia es vigilada por la IATA.

Pero el advenimiento de la desreglamentación en los Estados Unidos y la "Guerra de tarifas" en el Atlántico Norte vinieron a modificar totalmente el entorno en que esta Asociación se había venido desarrollando. El surgimiento de transportistas trasatlánticos (no IATA) capaces de ofrecer sus servicios a un 50 % o menos de las tarifas vigentes vino a poner en peligro la existencia misma de las empresas norteamericanas y europeas cuyo principal mercado era este. Ante esta situación, y dada la poca flexibilidad de la Asociación en la materia, debieron optar por abandonar la Coordinación Tarifaria, la primera en hacerlo fué Pan American en 1979, la cual fué seguida casi de inmediato por Northwest y posteriormente por todas las compañías norteamericanas con rutas trasatlánticas.

(66) IATA. "World Airline Cooperation. The aims and activities of the IATA." n.a.

Esta serie de deserciones condujo a que la IATA reexaminara sus actividades, así como los derechos y obligaciones de sus miembros. De esta manera, la participación en la Coordinación Tarifaria pasó a ser opcional.

La desaparición de la obligatoriedad tuvo como consecuencia que muchas otras aerolíneas abandonaran dicha Coordinación y que algunas - debido a la necesidad de mayor flexibilidad comercial- abandonaran incluso la Asociación. Esto último ocurrió sobre todo en las rutas que involucran a los países de la Cuenca del Pacífico, pues las empresas de esta región (con excepción de Japan) jamás han pertenecido a la Asociación y por lo tanto su comercialización y servicios gozan de mucho mayor flexibilidad, por lo que sus competidores provenientes de otras regiones debieron buscar medios para igualar las condiciones competitivas, ya sea abandonando la Coordinación Tarifaria o la Asociación misma.

Los números presentados por IATA en su Última Junta General Anual llevada a cabo en Caracas, Venezuela, en Noviembre de 1987 podrían parecer alentadores, sus 131 miembros activos y 29 asociados (67) constituyen la mayor membresía jamás alcanzada y un gran incremento si se le compara con los 103 miembros de 1979. Sin embargo, la mayoría de los nuevos miembros son empresas de carácter regional o local surgidos al amparo de la desreglamentación y los grandes ausentes de 1979 -Northwest, Delta, Korean, Singapore, Aeroflot y Cathay Pacific - continúan siéndolo en 1988.

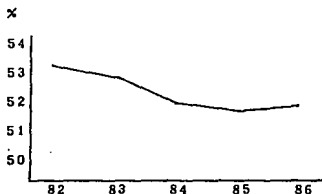
(67) FELDMAN, Joan. "IATA Annual General Meeting preview." Air Transport World. Stamford, Connecticut, E.U.A. Octubre 1987. p.



Una serie de datos que pueden resultar ilustrativos de la situación real que guarda la IATA, es la participación de sus transportistas miembros en el mercado mundial.

Cuadro 10

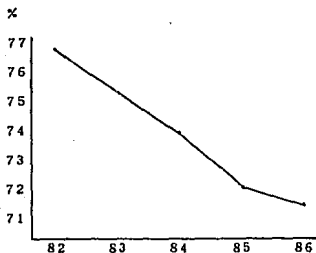
Pasajeros transportados respecto al total mundial.



Fuente: Air Transport World. Octubre 1987. p. 42

Cuadro 11

Ingreso operacional respecto al total mundial.



Fuente: Air Transport World. Octubre 1987. p. 42

Como podemos observar, la participación de los miembros IATA ha experimentado una reducción constante desde 1982 y las condiciones actuales del mercado mundial parecen indicar que la tendencia continuará en este sentido.

Esta pérdida de importancia, aunada a la creciente privatización de la industria a nivel mundial está conduciendo a una importante reducción en el papel regulador de la Asociación, con las consecuentes repercusiones negativas para los transportistas más débiles, que con la baja en las tarifas y el incremento en la calidad de los servicios intercontinentales, ven sumamente mermados sus ingresos y rendimientos.

En el próximo capítulo analizaremos las tendencias y perspectivas de la actividad a la luz de este proceso de internacionalización, los Convenios bilaterales y la posible inclusión de los servicios en el GATT, la liberalización en Europa y las perspectivas en el ámbito latinoamericano serán los temas a tratar.

**CAPITULO IV****TENDENCIAS Y PERSPECTIVAS DE LA  
AVIACION COMERCIAL INTERNACIONAL**

4.1.- LOS TRATADOS BILATERALES Y LA INCLUSION DE LOS SERVICIOS EN EL MARCO DEL ACUERDO GENERAL SOBRE ARANCELES Y COMERCIO (GATT).

Las fuerzas económicas liberadas por la eliminación de regulaciones condujeron a una transformación estructural en la aviación comercial de los E.U. Actualmente, esas mismas fuerzas están ejerciendo presión fuera de aquel país, particularmente en Europa y la Cuenca del Pacífico en donde los cambios serán, aparentemente, de la misma o mayor magnitud de los ocurridos en E.U.

A pesar de la existencia de un gran número de barreras legales, económicas y políticas, la tendencia liberalizadora parece extenderse a todo el mundo y creemos que puede transformar la orientación actual, de carácter nacional, de la industria a una de carácter global, servida en su mayoría por empresas multinacionales (68).

El instrumento de cambio a corto plazo será la nueva estrategia de negociación norteamericana que favorece el bilateralismo frente al multilateralismo en los acuerdos de transporte aéreo, lo que aunado a las crecientes presiones para incluir los servicios en el marco del GATT y a la creciente liberalización de los mercados mundiales conducirá a un total redimensionamiento de la industria.

En este capítulo analizaremos las tendencias y perspectivas de la actividad aeronáutica, partiendo de las posibilidades de evolución de los convenios bilaterales, el futuro próximo del ambiente europeo a partir de la adopción por la Comunidad Económica Europea del "Acta Unica Europea" que establece el levantamiento de barreras comerciales para 1992 y las posibilidades de evolución de las empresas latinoamericanas en este marco.

(68) Cfr. KASPER, Daniel. "Trade liberalization in air services: How to get there from here". Regulatory Affairs Review. IATA. Montreal. Junio - Julio 1987. p. 671.

ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA

El Convenio bilateral Estados Unidos - Bélgica que sirvió de ejemplo en el capítulo tres, inciso tercero, puede ser utilizado también como instrumento de proyección para las negociaciones de renovación que actualmente sostiene el gobierno norteamericano (69). En todos los casos, la presión que se ejerce para liberalizar los servicios aéreos entre los negociadores tiene los siguientes objetivos:

- 1.- Eliminar todo tipo de regulaciones y limitaciones de forma que la actividad se desarrolle en el ámbito de los mecanismos de libre mercado
- 2.- Libre designación del número de transportistas.
- 3.- Eliminar límites o cuotas en la transportación de pasajeros y carga.
- 4.- Liberalizar vuelos de fletamiento.
- 5.- Libertad para los transportistas de determinar y establecer sus propias tarifas.

Dentro de esta serie de negociaciones merece especial atención la que se está llevando a cabo con México, pues su peculiar situación de país fronterizo cuya línea divisoria no es únicamente una demarcación política, sino de nivel de desarrollo, hace evidentes contrastes que implican enormes diferencias de potencialidad.

Además de los objetivos citados anteriormente, los negociadores (69) Argentina, Australia, Austria, Brasil, Corea, España, Filipinas, Francia, India, Japón, México, Reino Unido y Suecia.

Fuente: Aviation Daily. Washington D.C. Enero 5, 1987. p.1.

norteamericanos buscan el establecimiento de rutas transfronterizas operadas por empresas regionales o locales.

Si los cinco objetivos citados líneas arriba tienden a la creación de una política de cielos abiertos, el sexto vendría a transformar el Norte de nuestro país en parte del mercado interno de los Estados Unidos. Analicemos someramente las consecuencias de un Convenio bilateral como este teniendo en cuenta los siguientes factores:

- 1) La enorme diferencia entre la flota comercial mexicana y la norteamericana, mientras nuestro país no supera los 110 Jets, sólo Continental posee 335 (70). Esta limitación muestra la imposibilidad de competir en igualdad de condiciones frente a cualquier empresa de los E.U. puesto que su disponibilidad de aviones les permite una planeación de itinerarios tal que pueden volar entre cualquier par de ciudades de los dos países sin escalas intermedias. Por ejemplo, en abril de 1988 Aeroméxico tenía vuelos entre once ciudades mexicanas y Houston, Texas, mismas rutas que las operadas por Continental, con la diferencia de que mientras la segunda lo hacía sin escalas y con mejores horarios, la primera debía operar con escalas y en horarios poco convenientes debido a la escasez de equipo de vuelo. Mención aparte merece la ruta Cd. de México - Houston, en la que a causa del mismo problema la empresa mexicana solo ofrecía dos vuelos al día, uno de ellos con escala, mientras la norteamericana programa entre cinco y siete diarios.

- ii) La posibilidad de las empresas norteamericanas de ofrecer conexiones a puntos más allá de la ruta autorizada sin cambiar de línea gracias a sus sistemas radiales de distribución de Tráfico. Con esto, pueden captar un mayor volumen de pasajeros y conectarlo no sólo dentro de E.U. sino a cualquier parte del mundo con tarifas generalmente más bajas que las acordadas entre México y los terceros países. Por ejemplo, a partir de Mayo de 1988 American Airlines inició vuelos entre México y Madrid, paradójicamente, esta empresa sólo tiene como ruta autorizada México - Dallas y la continuación se ampara en el convenio E.U. - España, de manera que la combinación de tarifas da como resultante una tarifa inferior a las previstas entre México y España, pues mientras American cobra 750 dólares el viaje redondo, Iberia y Aeroméxico tienen como tarifa más baja 890 dólares.
- iii) La casi inexistencia de la aviación regional mexicana en el Norte del país, pues a la fecha existe una sola empresa - Aerocalifornia- que dada su reducida disponibilidad de flota, se verá imposibilitada para operar todas las rutas transfronterizas.
- iv) La enorme ventaja que muestran los norteamericanos en los vuelos de fletamento, ese país es el mercado más desarrollado del mundo en ese aspecto y a la fecha, México cuenta con una sola empresa en ese giro (Latur) que posee un solo avión, el cual será entregado por el fabricante hasta mediados de 1989.

- v) La ventaja de los transportistas norteamericanos en la comercialización de sus servicios en su mercado interno a través de sus sistemas computarizados de reservaciones.
- vi) La estructura administrativa y operativa de las empresas de E.U. que les permite trabajar con los costos entre los más bajos del mundo.

Ante las evidentes ventajas de las líneas aéreas norteamericanas, un convenio bilateral de corte liberal tendría consecuencias inmediatas sobre los transportistas mexicanos y conduciría de manera progresiva a la concentración del mercado en manos de los primeros, gracias a un proceso similar al que experimentaron los E.U. es decir, en primer lugar se desataría una fuerte competencia tarifaria -para la que los norteamericanos están mejor preparados- acompañada de un exceso de capacidad (sobreoferta) resultante de la libre designación de transportistas y la eliminación de cuotas o límites que mermaría significativamente los ingresos y rendimientos de las empresas nacionales y les conduciría a una participación residual en el mercado, situación que se vería acentuada al no poder competir en la comercialización de los servicios. De la misma forma, la liberalización de los vuelos de fletamento desviaría un importante porcentaje de tráfico hacia ellos y reduciría aún más el mercado de las empresas mexicanas cuyas limitaciones de flota les impiden participar activamente en este tipo de operaciones.

Por otro lado, las rutas transfronterizas vendrían a beneficiar sólo a las empresas norteamericanas, pues ante la ausencia de competencia mexicana podrán ingresar y moverse libremente en el mercado, utilizándolo para alimentar su tráfico a través de sus



centros de distribución.

El caso de México puede ser paradigmático de las negociaciones en la materia entre los Estados Unidos y los países subdesarrollados, pues la liberalización, más que otorgar una "igualdad de oportunidades" y actuar en beneficio del consumidor, tiende a concentrar los mercados en manos norteamericanas, marginando de manera progresiva a los participantes de países en vías de desarrollo. Este hecho amenaza particularmente a las empresas de América Latina, pues dada la dependencia e integración de sus economías con los Estados Unidos, encuentran en este país su principal fuente de tráfico internacional.

Sin embargo, los esfuerzos norteamericanos por implantar el liberalismo en la aviación comercial no limitan su ámbito de acción a los Convenios bilaterales. En 1986, durante la ronda del GATT en Montevideo los intentos de varios países desarrollados liderados por E.U. tendientes a ubicar los servicios en el marco del Acuerdo lograron un gran avance. De ubicarse a la aviación comercial dentro del GATT, los convenios bilaterales en la forma en que hoy se conocen serán cosa del pasado, pues el transporte aéreo pasaría a ser un elemento más en los paquetes de negociación, viendo así reducida su importancia frente a servicios como los bancarios, financieros y de asesoría, lo que incrementaría las ventajas negociadoras de los países desarrollados.

Ubicado en el marco del GATT, el transporte aéreo internacional experimentaría varias modificaciones de gran magnitud derivadas de la aplicación de los principios (71) que rigen el Acuerdo. Analicemos las más significativas :

(71) Cf.: WITKER, Jorge. "El GATT". Col. Grandes Tendencias Políticas Contemporáneas num. 33. U.N.A.M. México. 1986. pp. 7 - 9.

A.- Cláusula de la nación más favorecida.

Supone que toda concesión que un país otorge a otro miembro del acuerdo, se hace extensiva a toda la comunidad. Así, cualquier otorgamiento de quinta, sexta, séptima u octava libertad (72) se hace extensiva a todo miembro que desee operarias.

B.- La reciprocidad.

Implica que cada concesión o beneficio que algún miembro logra en el esquema comercial del Acuerdo, debe ser compensado en alguna forma por el país beneficiario.

C.- La No discriminación.

No hay posibilidad de establecer diferencias comerciales por razones políticas, económicas o religiosas. Todos los miembros son medidos por un mismo parámetro comercial.

D.- La igualdad de los Estados.

El acuerdo supone que todos sus miembros poseen el mismo "status" al margen de su poderío económico y comercial.

Sin embargo, la igualdad formal encuentra su contraparte en la práctica comercial, pues si jurídicamente dos Estados son iguales, las diferencias se hacen evidentes en los intercambios comerciales.

El caso de la aviación comercial muestra claramente la imposibilidad de que exista un trato igualitario entre países con diferentes niveles de industrialización y desarrollo, pues por ejemplo, mientras una sola empresa norteamericana posee más de 300

(72) Las libertades del aire están definidas como sigue: Primera: Derecho a sobrevolar el territorio de otro país. Segunda: Derecho a efectuar escala sin fines comerciales. Tercera: Derecho de transportar pasajeros, carga y correo del país de origen hacia otro. Cuarta: Derecho a transportar pasajeros,

aviones, el total de estos en México apenas rebasa los cien, esto no es más que un indicativo del desequilibrio vigente entre los factores de producción en ambos países.

E.- Los Aranceles y Tarifas.

Los impuestos a la importación son considerados por el Acuerdo como los únicos protectores de las industrias nacionales por lo que los gobiernos deben evitar restricciones de carácter cuantitativo. Con ello, los transportistas norteamericanos y europeos podrían asumir cualquiera de las libertades mencionadas y concedidas a un tercero sin limitaciones en el volumen de tráfico manejado.

F.- La Cláusula de tratamiento nacional.

Esta establece que las mercancías -una vez admitidas- deben circular libremente por los territorios de las partes contratantes sin discriminación de origen o procedencia. En el caso de la transportación aérea, la aplicación de esta cláusula podría conducir al otorgamiento de octavas libertades.

Por lo tanto, la integración de los servicios al GATT conduciría a la obsolescencia de los Convenios bilaterales y ampliaría el margen de acción de los países desarrollados en la materia, con el consecuente desplazamiento de los países subdesarrollados y sus transportistas.

En el mismo sentido, las Cartas de Intención que muchos de los países subdesarrollados han suscrito con el FMI constituyen un apoyo necesario para la creciente liberalización de las economías

carga y correo de un país extranjero al de origen. Quinta; Derecho a transportar pasajeros, carga y correo de un país extranjero hacia otro, siempre que el vuelo se inicie o dirija al país de origen. Sexta; Derecho a transportar pasajeros, carga y correo entre dos países extranjeros vía el de

subdesarrolladas principalmente las latinoamericanas, pues en todos los casos se establece una importante apertura comercial como condicionante para el otorgamiento de recursos, lo que les lleva a una serie de coincidencias con las directrices negociadoras del GATT, de forma tal que si los servicios pasan a formar parte integrante de las rondas negociadoras, los Estados en vías de desarrollo no encontrarán ninguna opción alterna más que su adopción como parte de su política comercial.

Aunado a lo anterior, la creciente liberalización europea conducirá de seguro a la concentración de ese mercado en manos de los transportistas más fuertes, poniendo en peligro la participación latinoamericana en los mercados del Atlántico Sur y Medio.

#### 4.2.- LA LIBERALIZACION EN EUROPA.

La corriente liberalizadora en Europa ha tenido un desarrollo similar al de los Estados Unidos. Desde el ascenso de los gobiernos conservadores de Margaret Thatcher en el Reino Unido y de Helmut Kohl en la República Federal Alemana, y debido a la importancia de estos dos países y el papel dominante del segundo en el seno de la Comunidad Económica Europea, han conducido a que los gobiernos del resto de la comunidad adopten una serie de medidas liberales para conservar la competitividad de sus economías. Sin embargo, estos cambios se han dado hasta

origen. Séptima; Derecho a transportar pasajeros, carga y correo sin efectuar despegues o aterrizajes en el país de origen. Octava; Derecho a transportar pasajeros, carga y correo entre dos ciudades de un país ajeno al de origen (cabotaje).

shora a nivel doméstico y por lo tanto no se han visto inscritos en el marco de un verdadero proyecto regional que permita al continente competir de manera efectiva contra los competidores de Oriente y los Estados Unidos.

El surgimiento de este proyecto regional vino a concretarse hasta Julio de 1988 cuando los miembros de la C.E.E. ratificaron el "Acta Unica Europea" que vino a ser la primera y -hasta ahora- única enmienda a la Carta de fundación de la Comunidad, el Tratado de Roma.

Esta enmienda no sólo apoya el plan de un mercado unificado mediante el levantamiento de barreras cuantitativas y no cuantitativas, sino que elimina el mayor obstáculo para la aprobación de nuevas y menos restrictivas regulaciones al establecer un sistema de adopción basado en votaciones mayoritarias. (73)

Esta enmienda tiene como objetivo lograr un mercado unificado y sin barreras que impidan el libre flujo de bienes, servicios y capitales entre los doce Estados miembros para el 31 de Diciembre de 1992, para ello, la Comunidad deberá establecer 300 directivas rectoras de la actividad económica entre sus miembros las cuales, una vez adoptadas por el Consejo de la C.E.E. se convertirán en ley en los Estados parte. Hasta ahora, ochenta han sido adoptadas y se considera que al menos otras cincuenta lo serán en lo que resta de 1988 (74).

Un mercado unificado tiene una profunda significación en la economía europea, la existencia de una serie de normas permitirá la masificación de la producción y los 320 millones de habitantes

(73) TULLY, Shawn. "Europe gets ready for 1992". Fortune International. Zofingen, Suiza. Febrero 1, 1988 pp 64-68.

(74) TULLY, Shawn. Op cit p: 64.

constituyen un mercado interno inigualable por su capacidad de consumo. Estos dos factores conducirán a la optimización de los procesos productivos y, consecuentemente, a una mayor competitividad de sus bienes y servicios.

Por lo que toca a las directivas concernientes al transporte aéreo, se ha establecido que estas tomarán como fundamento los artículos 85 y 86 del Tratado de Roma y de los cuales se le había excluido hasta ahora en atención al interés nacional de los Estados parte.

El primero de estos artículos establece como incompatibles con el mercado común todos los acuerdos entre empresarios y las prácticas concertadas que puedan afectar el comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la libre competencia. (75)

El artículo 86 declara incompatible con el mercado común el abuso por parte de uno o más empresarios de una posición de dominio dentro de todo el mercado o una parte sustancial del mismo. (76)

Debido a la creciente privatización de las líneas aéreas en Europa occidental, estos artículos se hacen extensivos a ellas al dejar de participar el Estado y pasar a ser propiedad de empresarios.

Con ello, la C.E.E. se ha dispuesto a una liberalización gradual de la actividad entre sus miembros con mecanismos similares a los utilizados por Estados Unidos al inicio de su desreglamentación doméstica.

(75) CASTEJON, Benito. "La liberalización en Europa." Ponencia ante las XVII Jornadas Iberoamericanas de Derecho aeronáutico y del Espacio y de la aviación comercial. Septiembre 1987. Rio de Janeiro, Brasil. Documento mimeografiado. p.7

(76) CASTEJON, Benito. Op cit. p.8

Como primer paso, se han adoptado dos directrices rectoras: una sobre tarifas y la otra relativa a la distribución de capacidad. En la exposición de motivos de ambas, se afirma que el mercado interno europeo en el ámbito de los transportes aéreos, deberá estar consolidado para 1992 y que estas disposiciones constituyen un primer paso en dicha dirección y que, en consecuencia, el Consejo (de la C.E.E.) adoptará nuevas medidas de liberalización en la materia al final de un período inicial de tres años (77).

Veamos en primer lugar la Directriz sobre Tarifas. De manera similar a la "Airline Deregulation Act of 1978", establece la libertad de las líneas aéreas para fijar sus propias tarifas dentro de una zona de flexibilidad respecto a una tarifa de referencia para cada par de ciudades (equivalente del SIFL norteamericano) que para el servicio aéreo regular intraeuropeo funcionará de la siguiente manera:

- i) Una tarifa reducida que abarcará descuentos del 10 al 35 %.
- ii) Una tarifa muy reducida que cubre descuentos del 35 al 55 % de la tarifa de referencia arriba mencionada (78).

En cada caso, las tarifas tendrán condiciones crecientemente restrictivas de acuerdo al porcentaje de descuento.

Por lo que toca a la Directriz sobre Capacidad, se establece un período de dos años en que el reparto de capacidad puede oscilar un 5 % sobre las partes iguales tradicionales, ampliando este margen a un 10 % para el tercer año. Es decir, de un reparto a partes iguales del mercado establecido por convenio bilateral, la nueva Directriz permite disequilibrios hasta de un

(77) Ibidem p.11

(78) C.E.A.C. "Acuerdo Internacional sobre el establecimiento de tarifas de los servicios aéreos regulares intraeuropeos". Regulatory affairs review vol. 16 num. 4. IATA. Ginebra, Suiza. Junio-Julio 1987 pp. 570-580.

20 X en un plazo de tres años (79).

Estas dos directrices aunadas a la existencia de un mercado de fletamento muy amplio y con precios muy inferiores a los regulares, que representan una situación desventajosa para los servicios de itinerario, hacen suponer que el proceso liberalizador tomará la misma senda que el norteamericano al alcanzar su objetivo de mercado común para 1992, pues la eliminación de regulaciones previsiblemente generará una lucha tarifaria de la que sólo los más grandes y mejor preparados podrán sobrevivir, pues el levantamiento de barreras cuantitativas y cualitativas eliminará toda restricción en cuanto a participación en el mercado (cuotas), el libre flujo de servicios hará posible que se operen quintas, sextas y séptimas libertades de manera irrestricta y la libertad de movimiento de capitales e inversiones, en conjunto con la creciente privatización de la industria, harán posibles fusiones transnacionales que darán origen a empresas multinacionales de tamaño y estructura similares a los grandes transportistas norteamericanos.

#### 4.2.1.- FUSIONES Y ADQUISICIONES EN EUROPA OCCIDENTAL.

En este momento, las aerolíneas de la región se dividen en tres grupos :

En el primero de ellos se encuentran las seis empresas más grandes, quienes poseen una amplia presencia, tanto a nivel doméstico como internacional, estas son: British, Lufthansa, Iberia, Alitalia, Air France y Scandinavian (propiedad conjunta de Suecia, Noruega y Dinamarca).

En seguida se ha ubicado a KLM (Países Bajos) que prácticamente (79) C.E.A.C. "Acuerdo Internacional sobre el Reparto de Capacidad en los Servicios Aéreos regulares intraeuropeos". Regulatory affairs review, vol. 16 num. 4. IATA. Ginebra, Suiza. Junio-Julio 198/ pp. 590-603.



carece de un mercado doméstico, pero encuentra en su aeropuerto - Schipol- el mejor centro de distribución de tráfico del continente. En el mismo grupo se encuentran también Swissair con una situación similar a la de KLM y Olympic, cuyo vasto sistema doméstico y reducido mercado internacional le han conducido a serios problemas financieros.

Por último, tenemos a las más pequeñas y, por lo tanto, más vulnerables, estas son: Air Inter (Francia), Braathens SAFE (Noruega) Malev (Hungría), JAT (Yugoslavia), Finnair (Finlandia), Sabena (Bélgica), TAP (Portugal), Aer Lingus (Irlanda), Austrian, UTA (Francia) y Icelandair (Islandia). En adelante, y para fines de este estudio, no tomaremos en cuenta a las cuatro primoras, ya que Air Inter y Braathens tiene un sistema estrictamente doméstico y Malev y JAT pertenecen a países de Europa Oriental que, de momento, se encuentra fuera de este proceso.

#### Cuadro 3

##### Clasificación de las empresas europeas.

Número	Línea	Total de pasajeros (millones)
1	British Airways	19.37
2	Lufthansa	15.17
3	Iberia	13.59
4	Alitalia	12.97
5	Air France	12.02
6	Scandinavian	11.87
7	Air Inter	11.80
8	Olympic	6.48
9	Swissair	6.32
10	KLM	5.07
11	JAT	3.36
12	Finnair	2.90
13	Braathens SAFE	2.47
14	Sabena	2.23
15	TAP	2.23
16	Aer Lingus	1.97
17	Austrian	1.49
18	Malev	1.15
19	UTA	0.89
20	Icelandair	0.77

Fuente: IATA World Air Transport Statistics 1986. p. 34

De esta manera, las empresas europeas de mediano y pequeño tamaño, contemplan dos opciones (no excluyentes una de otra) para sobrevivir frente a la competencia de los cinco grandes de la región.

La primera de ellas es la formación de una empresa pan-europea a partir de la fusión de Scandinavian, pues su situación geográfica le obliga a buscar cooperación en el continente, y las empresas contempladas del tercer grupo. Todas ellas han estado discutiendo abiertamente mecanismos de cooperación e incluso Sabena y Scandinavian se encuentran en pláticas tendientes a integrar sus sistemas como una medida preventiva para ganar tamaño y participación antes de que las fuerzas del mercado les conduzcan a una posición vulnerable. Una empresa pan-europea surgida de la fusión de las ocho mencionadas daría como resultado una entidad de gran tamaño y alta competitividad, con una participación en el mercado europeo del 18 % una flota de 247 aviones (80) y la posibilidad de integrar su sistema alrededor de varios centros de distribución de tráfico como Copenhage, Viena, Bruselas y París. Sin embargo, la integración de las empresas de diez naciones en una sola puede presentar enormes dificultades derivadas de diferentes intereses nacionales imposibles de conjuntar por el alto número de participantes y la dispersión geográfica de los mismos.

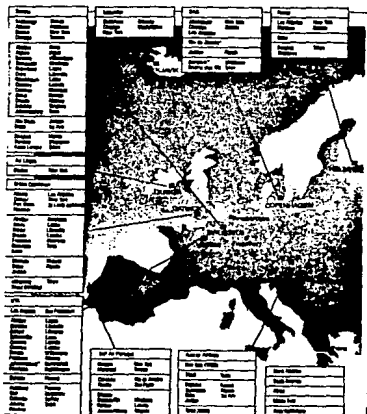
Una segunda posibilidad es la fusión de Scandinavian, Sabena, Finnair, Austrian y UTA, esta resultaría en una participación en el mercado del 14 % y una flota de 179 (81) aeronaves.

(80) FRENCH, Trevor. "The Euro-Shuffle." Airline Business. Surrey, U.K. Febrero 1988. p. 17

(81) FRENCH, Trevor. Op cit. p. 17.

La tercera -y más viable- posibilidad es la integración de Scandinavian, Sabena, Finnair y UTA. Al pertenecer a la misma región geográfica Scandinavian y Finnair podrían racionalizar sus servicios intercontinentales a través de Copenhague y UTA y Sabena que operan muchas rutas africanas podrían hacerlo a través de París o Bruselas. Todo esto, aunado a las pláticas entre las dos primeras, dan mayores posibilidades a esta opción.

**Cuadro 2**  
**Rutas servidas desde Europa**  
**por empresas medianas y pequeñas.**



Fuente: Airline Business, Febrero 1988 p. 15

La participación de Scandinavian en todas estas posibilidades parece una condición "sine qua non", pues es hasta ahora la única empresa europea de carácter multinacional y por tanto, su experiencia en este sentido puede ser una valiosa aportación.

Todas estas posibilidades pueden traer muchas oportunidades para sus participantes, particularmente mediante la reestructuración de rutas, pues como se puede apreciar en el cuadro 2, existe una amplia duplicidad de servicios, sobre todo en las poco redituables rutas africanas y del Medio Oriente. Una racionalización en este sentido permitiría reducir ampliamente los costos de operación, comercialización y de personal en estas rutas, permitiendo así a las nuevas empresas concentrarse en los mercados del Atlántico y Oriente.

Así como el proceso liberalizador debe llevarse a cabo de manera gradual, la integración de empresas debe darse paulatinamente para evitar problemas como los surgidos en los Estados Unidos. En el caso de Europa Occidental, se considera que las empresas resultantes podrían iniciar operaciones llevando a cabo únicamente la transportación intercontinental a partir de los principales centros de distribución de su sistema, mientras las aerolíneas integrantes retienen su identidad por un período predeterminado, alimentando a la nueva empresa de tráfico doméstico y regional. Gradualmente, la nueva línea se expandiría, obligando poco a poco a la desaparición de las empresas integrantes de manera que no hubiese cambios drásticos de estructura o identidad en ningún momento (82).

La segunda opción es la compra de las empresas medianas y pequeñas por las más grandes, en esta opción, el factor geográfico y las coincidencias en idiosincrasia de los participantes pueden tener

(82) Ibidem. p. 16

un papel predominante. por ejemplo, la fusión de Austrian con Lufthansa se ha venido mencionando desde hace unos meses y de igual forma se contemplan las siguientes posibilidades: Iberia - TAP. British - Aer Lingus y Finnair - Icelandair -Scandinavian.

Dentro de la misma opción, se contempla la posibilidad de integración de transportistas que operan bajo la misma bandera como Air France - UTA -Air Inter.

Sea cual sea el mecanismo de integración, la mayoría de los directores generales de empresas europeas (83) opinan que en un futuro cercano, la transportación aérea intercontinental de Europa Occidental será llevada a cabo por seis o siete empresas multinacionales de la región, frente a las 21 existentes actualmente. Es decir, la tendencia concentradora parece tomar la misma senda que en los E.U. y de igual forma el objetivo explícito de actuar en beneficio del consumidor al incrementar y dar variedad a la oferta mediante la liberalización encierra objetivos implícitos de beneficio al gran capital trasnacional al permitir la concentración de la industria en pocas manos.

Teniendo en cuenta todos los elementos citados hasta ahora ¿cuales son entonces las perspectivas de la aviación comercial latinoamericana? y aún más importante ¿que medidas se deben tomar para enfrentar estos cambios?

A continuación, presentamos una serie de medidas que deben ser contempladas por las empresas latinoamericanas para sobrevivir independientemente en un ambiente cada vez más competido.

#### 4.3.- PERSPECTIVAS Y CONSIDERACIONES EN EL AMBITO LATINOAMERICANO.

Dada la actual situación de las empresas de la región, su futuro se presenta verdaderamente sombrío. Al ser propiedad del Estado, se han visto sujetas a una serie de funciones de servicio público y por

(83) -PAGE, Kevin. "Going Global". Airline Business. Surrey, U.K. Noviembre, 1987. p. 10

lo tanto carecen de una planeación comercial de largo plazo al ser los gobiernos quienes determinan las rutas que deben servir y a nivel doméstico- las tarifas que deben cargar.

Hasta principios de la década de los ochenta esta situación no representaba problema alguno, pues las pérdidas operativas se compensaban con subsidios provenientes del erario, pero al sobrevenir la crisis del endeudamiento en 1982, las negociaciones con el FMI tendientes a obtener nuevos financiamientos tuvieron como condicionante básica para dicho otorgamiento una severa reducción del gasto público que implicó la disminución o desaparición de subsidios para las empresas estatales.

Esta disminución en el flujo de recursos tuvo un impacto de grandes consecuencias, pues ahora las líneas aéreas latinoamericanas se encuentran con una estructura orientada al servicio público y la integración territorial, lo que implica graves deficiencias en su estructura de servicios, al tener que operar rutas locales y regionales con equipo originalmente diseñado para tramos mucho más largos y de mayor densidad, lo que les representa costos de operación desproporcionados y con tarifas que -al ser determinadas por el órgano regulador estatal- se encuentran frecuentemente por debajo de los costos de operación (84) lo que genera pérdidas que ya no se ven cubiertas por fondos públicos.

Por lo que toca a su tráfico internacional, las empresas de la región se encuentran seriamente amenazadas por la competencia de los transportistas norteamericanos y europeos, pues la creciente concentración ha conducido al surgimiento de líneas cada vez más

(84) Air Transport World. "25th Annual World Airline Report."

eficientes, con instrumentos de comercialización como los sistemas computarizados de reservaciones aún inexistentes en América Latina. De continuar las tendencias que actualmente se observan, la participación latinoamericana en los mercados internacionales pronto tendrá un carácter meramente residual.

Si a lo anterior sumamos los problemas derivados de la ineficiencia administrativa de la mayoría de las empresas de la región -muchos de ellos originados por el carácter político de los puestos de decisión- su endeudamiento externo, la falta de capital que impide la modernización de flotas, la carencia de instrumentos de comercialización eficientes, el reducido tamaño de la mayoría de los mercados internos y la falta de coordinación entre empresas, encontramos entonces que la calificación de "sombrio" dada al futuro de las empresas en las condiciones actuales, palidece ante la envergadura de los problemas mencionados.

Estas perspectivas hacen evidente la necesidad de acciones orientadas a revertir las tendencias actuales.

En su Asamblea General llevada a cabo en Caracas, Venezuela el 25 de Octubre de 1987, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL), diseñó un "Plan de revitalización" para aliviar la situación de sus afiliados, este consta de cinco puntos:

- Precios del combustible.
- Mantenimiento.
- Seguros.
- Capacitación
- Automatización. (85)

(85) AITAL. "Asamblea General. Acta num. 7". Caracas, Octubre 1987.

Documento mimeografiado.

Por lo que toca al primero, ya se han conseguido algunos avances en ciertos países gracias a la acción de las empresas nacionales con reducciones hasta de un 20 % (86) y se espera que esta situación pueda generalizarse en la Región.

En cuanto al mantenimiento, los progresos han sido mínimos y los gastos de las empresas en el renglón de las reparaciones mayores son muy grandes, pues en la mayor parte de los casos deben hacerse en otros países. Por ejemplo, la línea aérea costarricense contrata el servicio en Irlanda, la empresa paraguaya lo hace en Israel, Mexicana y Aeroméxico dan servicio a sus turbinas con los fabricantes en los Estados Unidos y así el resto de las compañías (87). De los 19 miembros de AITAL solo Varig (Brasil) posee la capacidad de dar mantenimiento integral.

Nuestras recomendaciones en este sentido consisten en:

- i) Elaborar un inventario de las empresas que dan mantenimiento a sus aviones, el alcance de este, la capacidad instalada y la capacidad disponible para así determinar quienes se encuentran en condiciones de prestar el servicio a terceros de acuerdo a las características de sus flotas.
- ii) Estudiar la posibilidad de crear una empresa conjunta de mantenimiento de turbinas, ya sea aprovechando la capacidad existente en Río de Janeiro (donde ya se presta servicio a terceros) o bien instalando una planta en un aeropuerto cuya localización implique menores costos de transporte para todos los miembros.

(86) CROZIER, Ron. "Latin carriers' competition concern." Airline Business. Surrey, U.K. Mayo 1988. p. 14.

(87) AITAL. Op cit. p. 4



Por lo que respecta a los seguros, la recomendación de AITAL a sus miembros consiste en que estos -tan pronto expiren sus pólizas actuales- se unan a la "Airline Mutual Insurance Co." que es una aseguradora formada por la IATA cuyo objetivo es reducir sustancialmente los montos erogados por concepto de primas.

Respecto a la capacitación, aún no se han emitido resoluciones al respecto, y lo único que se convino en la mencionada Asamblea General, fue la necesidad de averiguar las necesidades de la región y hacer un inventario de la capacidad instalada.

En este rubro resulta difícil hacer recomendaciones, pues primero se deben tomar decisiones respecto a mantenimiento, automatización y comercialización para después determinar necesidades.

Un tema donde se han hecho grandes avances es en la discusión sobre los problemas generados por la difusión de los sistemas de cómputo de las empresas norteamericanas en la Región. En esta discusión se han debido considerar tres circunstancias:

- i) Ningún país latinoamericano posee un mercado interno capaz de sostener un sistema de cómputo competitivo a nivel mundial.
- ii) Ninguna empresa latinoamericana es capaz de realizar la inversión necesaria para crear dicho sistema.
- iii) Actualmente, las compañías AITAL disponen de los siguientes sistemas:

Gabriel II Operado por la Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas (SITA) y utilizado por diez empresas de Centro y Sudamérica.

SERTEL	Operado por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes de México y utilizado por Aeroméxico y Mexicana.
CPARS	Operado y utilizado por Avianca (Colombia).
VIANCO	Operado y utilizado por Viasa (Venezuela).
IRIS	Operado y utilizado por Varig y Cruzeiro (Brasil).
Polar	Operado y utilizado por Aerolíneas Argentinas.

El caso de Chile es paradigmático de lo que puede ocurrir en la Región si se continúa con el rezago en la materia.

A lo largo de 1987, Eastern Airlines (propiedad de Texas Air) automatizó a las agencias de viajes más grandes de Chile que representan en conjunto un 65% de los ingresos de la empresa nacional LAN-Chile y se considera que el número de agencias automatizadas aumentará en forma significativa a lo largo de 1988. Además de las desventajas de comercialización que esto le representa a LAN en su sistema internacional (que es prácticamente paralelo al de Eastern), el acceso directo que posee SystemOne (sic) a la red nacional chilena le permite a los usuarios de este sistema reservar espacios en los vuelos domésticos chilenos y por cada reservación efectuada para sus vuelos, LAN debe pagar a Eastern 1.75 dólares, además de sufragar su participación en el sistema Gabriel II. (89)

La posibilidad de que esta situación se extienda a toda la Región, hace evidente la necesidad de una negociación para evitar que los transportistas latinoamericanos pasen a ocupar una posición

(89) AITAL. Ibidem p. 7

secundaria dentro de sus propios países como en el caso de LAN-Chile.

En la Asamblea General de 1987 se plantearon tres opciones principales:

A.- Contratar los servicios de alguno de los grandes sistemas norteamericanos.

Esta opción presenta dos ventajas importantes:

- Asegura la vanguardia tecnológica en la materia.
- Da acceso al mercado norteamericano.

Sin embargo, se corre el peligro de que la información comercial básica quede en manos de los posibles competidores y que por lo tanto las compañías latinoamericanas pierdan su capacidad de negociación. Es decir, que las reservaciones en el propio país sean manejadas por extranjeros.

B.- Establecer un sistema propio con sede en alguna ciudad latinoamericana.

Aunque esta opción brindaría las mejores opciones de comercialización, los costos de desarrollo e instalación serían muy elevados y aquellos por concepto de telecomunicaciones se duplicarían pues actualmente estas se dan a través de SITA en Atlanta, Georgia.

C.- Negociar en forma conjunta con SITA para crear un sistema adecuado a las necesidades de la Región.

Esta parece ser la mejor opción, ya que SITA es una empresa de telecomunicaciones creada para ayudar a las empresas en este sentido y esto asegura la neutralidad del resultado y la cooperación multilateral definiría las características del sistema.

El único problema que tendría que superarse es la falta de experiencia de SITA en la comercialización, pues su sistema es exclusivamente de reservaciones y por lo tanto no ofrece aquellas características de los demás tendientes a lograr una mayor participación en el mercado como preasignación de asientos, cotización de tarifas, contabilidad para agentes de viajes, etc. No obstante, este problema podría ser solucionado a través de las negociaciones arriba mencionadas. Por otro lado, la penetración en el mercado norteamericano podría instrumentarse de manera individual a través de convenios de coparticipación en los grandes sistemas.

A la fecha, aún no se ha tomado ninguna determinación en este sentido y parece difícil que se tome en un futuro próximo a causa de la multitud de intereses que se dan alrededor de este problema.

Todas estas acciones, si bien resultan importantes para paliar la crítica situación en que la mayoría de las empresas se encuentran, no tienden a resolver los problemas de fondo, pues estos se derivan de la indefinición de la mayoría de los gobiernos respecto al papel que deben jugar sus transportistas ¿deben continuar siendo considerados como empresas de servicio público? o bien ¿han de ser considerados como empresas comunes? La respuesta a estas preguntas será la que determine el futuro de la aviación comercial en la región latinoamericana.

De acuerdo a nuestra visión del problema, creemos que la respuesta ya está dada por las condiciones exógenas y la creciente liberalización de nuestras economías por lo tanto, pensamos que en un futuro próximo los Estados deberán abandonar la rectoría sobre esta industria para que sus empresas puedan tener un ejercicio enfocado a objetivos de mercado que les permita tener un mejor aprovechamiento de sus recursos y una planeación comercial adecuada

a las cambiantes condiciones mundiales y al mismo tiempo alentaría el surgimiento de transportistas de nivel regional y local que vendrían a llenar el vacío dejado por las empresas troncales.

Una vez tomada esta decisión, ya sea que se privatice la actividad o no, se hace indispensable pensar en las perspectivas de la cooperación regional, pues las difíciles condiciones financieras de la mayoría de las empresas, les imposibilitan para competir de manera individual frente a los norteamericanos y europeos.

En vista del tamaño de la competencia externa existen dos puntos básicos a considerar:

- i) ¿Qué tamaño debe tener una empresa para poder competir de manera eficiente?
- ii) ¿Qué tamaño debe tener un mercado interno para soportar dicha aerolínea?

Para poder hacer frente a las grandes empresas externas, es necesario que las líneas aéreas crezcan a un tamaño mínimo que reúna las siguientes características:

- Utilizar un sistema de cómputo competitivo, ya sea regional o particular.
- Poseer una flota cuyo tamaño le permita establecer un sistema de rutas amplio y bien estructurado.
- Poseer un sistema de aviación regional amplio servido por líneas pequeñas que le alimenten de tráfico.
- Obtener una posición dominante en uno o más centros de distribución de tráfico.
- Que su red de rutas contemple algunas con bajo nivel de competencia y con rendimientos arriba del promedio que le permitan subsidiar aquellas de alto nivel de competencia.

De la misma forma, el mercado interno debe poseer una diversificación y un volumen capaces de sostener una empresa como la descrita líneas arriba (89).

Ahora bien, el crecimiento de las aerolíneas puede tomar tres caminos:

i) Crecimiento individual a partir de un mercado propio.

Este aparece altamente improbable dadas las precarias condiciones económicas de la región.

ii) Por fusiones e integraciones, ya sea a nivel doméstico o internacional.

Para el caso de las fusiones internacionales, es evidente que habría que superar todas las barreras de orden político que las impiden. Sin embargo, ya existen precedentes en la materia pues Scandinavian Airlines está formada por capital sueco, danés y noruego, Air Afrique por la fusión de diez empresas de países francófonos centroafricanos y Gulf Air por capitales de Baharain, Oman, Qatar y los Emiratos Arabes Unidos.

A nivel latinoamericano, el establecimiento de la Naviera Multinacional del Caribe sentó un precedente importante y, a pesar de su fracaso, constituyó una valiosa experiencia.

iii) Por cooperación.

Esta es a nuestra consideración la ruta más viable para el desarrollo de las empresas del Tercer Mundo, pues si a la cooperación en las áreas señaladas por AITAL se suma una efectiva cooperación comercial, su posición se vería fortalecida.

(89) IATA and Royal Jordanian. "Aviation Seminar." Aqaba, Jordania

14 - 16 de Septiembre 1987. Documento fotocopiado.

Las dos últimas opciones, además de alentar el crecimiento, presentan la ventaja de incrementar el mercado interno de los participantes, ya sea mediante su fusión real o mediante acuerdos que les alimenten recíprocamente de tráfico.

Ejemplifiquemos la segunda opción con el mercado centroamericano.

Actualmente existen siete aerolíneas en los siete países de la zona, en conjunto no alcanzan los veinte aviones y sus mercados internos pasan por una severa depresión. A pesar de esto, seis de estas empresas ofrecen vuelos diarios entre las capitales de sus países y Miami, Florida. Debido a la condición de sus mercados, estas operaciones se realizan con bajos porcentajes de ocupación y lo mismo ocurre en la mayoría de sus rutas internacionales, lo que les representa severas pérdidas operativas.

Una fusión de estas empresas conduciría a la creación de una aerolínea de tamaño competitivo, capaz de hacer frente a los transportistas ajenos a la región. Aunado a esto, se debe considerar el establecimiento de dos centros distribuidores de tráfico, uno en la Ciudad de Guatemala para las operaciones dirigidas hacia el Norte y otro en la Ciudad de Panamá para las operaciones dirigidas hacia el Sur, pues esto permitiría racionalizar el esquema de rutas de la nueva empresa, mientras las fusionantes se encargan de sus operaciones domésticas y de alimentar el tráfico de la nueva aerolínea. Lo anterior, además de crear una estructura altamente competitiva, incrementaría sensiblemente el "mercado interno" de la nueva empresa y si se alcanza el objetivo de un sistema regional de cómputo, reuniría las cinco características arriba mencionadas para tener un buen nivel de competitividad.

El mejor ejemplo para la tercera opción es el área sudamericana que comprende a Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay.

En esta zona existen cuatro líneas aéreas de carácter internacional: Aerolíneas Argentinas, LAN-Chile, Líneas Aéreas Paraguayas y PLUNA-Uruguay. En conjunto, constituyen un importante mercado interno orientado en lo internacional hacia los Estados Unidos y Europa. Sin embargo, las tres últimas han visto severamente restringida su participación hacia estos mercados pues la antigüedad de sus flotas les impide operar hacia ellos a causa de las limitaciones sobre ruido que en Estados Unidos y los países de la Comunidad Económica Europea impiden el aterrizaje de los Boeing 707 y los DC - 8 los cuales constituyen la flota de largo alcance de estas empresas. Mientras tanto, Aerolíneas Argentinas posee un importante número de Boeing 747 que conforman el centro de sus operaciones internacionales de largo alcance y no se encuentran limitados en ningún país y además tiene su sede en el aeropuerto de Ezeiza que por sus características es el único capaz de fungir como centro distribuidor de tráfico en la región.

En vista de las carencias de flota de las tres primeras y la dificultad de sustituirlas a corto plazo, la mejor opción para ellas apunta hacia la realización de Acuerdos Interlineales para que las empresas de Chile, Paraguay y Uruguay distribuyan su tráfico de largo alcance a través de Buenos Aires, lo que también incrementaría el tráfico en el transportista argentino. Estos acuerdos pueden ser de tres tipos y se recomienda la utilización de todos:

1) Compartición de Código de Reservaciones.

Al compartir el código de reservaciones en una ruta determinada, esta aparece como si fuera un solo tramo operado por un solo transportista, así un vuelo París - Buenos Aires -



Asunción se interpretaría como un vuelo directo operado sólo por Aerolíneas Argentinas, lo que le daría un lugar preponderante en las terminales de los sistemas de reservaciones, aunque en la realidad sea una conexión operada por dos empresas. Varios de estos acuerdos ya se encuentran vigentes entre empresas norteamericanas y europeas (ver capítulo 3)

ii) Tarifas Conjuntas.

Estos consisten en que el establecimiento de las tarifas para rutas operadas conjuntamente debe darse en el marco de acuerdos interlineales que establezcan los porcentajes de participación de cada empresa en ellas.

iii) Servicios a pasajeros en tierra.

Estos acuerdos son de capital importancia, pues si los dos anteriores sirven para dar la imagen de unidad de una ruta determinada en el papel, estos tienden a dar esta imagen en la realidad, pues -usando el ejemplo Asunción - Buenos Aires - París, al pasajero abordando en Asunción se le debe documentar hasta su destino final, de manera que su paso por Buenos Aires tenga la apariencia de una escala técnica al no tener que pasar nuevamente por trámites de documentación, migración y aduana.

De esta manera se conjuntan también las características de una aerolínea competitiva, pues se crea una flota conjunta de 55 aviones (90), se establece un centro de distribución en Buenos Aires alimentado por una importante aviación regional, con una importante herramienta de comercialización en el sistema de cómputo regional.

(90) Air Transport World. Op cit. pp 161-176.

Sea cual sea la modalidad que se adopte en América Latina, la cooperación regional parece ser una condición "sine qua non" para la supervivencia independiente de la aviación comercial en la región, por ello, los trabajos de AITAL en los puntos mencionados al principio de este inciso, deben ser apoyados por todos sus miembros, así como contemplar formas de cooperación más profundas como las ejemplificadas en los párrafos anteriores, pues sólo de esa manera se puede pensar no únicamente en la supervivencia, sino en la obtención y conservación de una posición predominante en su propia región.

**C O N C L U S I O N E S**

La crisis de principios de los setenta dió origen a una serie de críticas al modelo económico -keynesiano- entonces vigente, modelo que propugnaba una importante participación del Estado en la economía.

Dentro de las corrientes críticas, la más importante es la neoliberal, cuyo ideólogo más notorio es el economista Milton Friedman. Esta corriente elabora tres propuestas principales como base de su modelo, estas son:

- i) Participación residual del Estado en los procesos productivos.
- ii) Eliminación de regulaciones estatales para permitir el libre juego de las fuerzas del mercado.
- iii) Suprimir toda barrera a los intercambios internacionales.

La implantación del neoliberalismo tiene un alto costo social pues legitima las relaciones de fuerza, tanto a nivel doméstico como internacional, y representa la gradual desaparición del "Estado de Bienestar" en los países desarrollados y sus aproximaciones en los subdesarrollados.

Esta corriente económica en los Estados Unidos ha encontrado su expresión política en la llamada "Nueva Derecha", expresión de carácter reaccionario que no sólo pretende preservar el Statu-quo, sino revertir las estructuras de poder para volver a lo que han dado en llamar "Valores Tradicionales Norteamericanos" para lo cual ha identificado tres áreas de interés: liberalismo económico, tradicionalismo social y anticomunismo militante.

La llegada de Ronald Reagan al poder representa un gran logro para la "Nueva Derecha", pues las correspondencias políticas entre ambos son evidentes.

Cuando la potencia dominante de un bloque de poder -como en caso de los Estados Unidos- adopta una nueva forma de organización política y económica, esta debe expandirse a su zona de influencia con objeto de asegurar la reproducción del sistema. Esta internacionalización pasa por dos fases:

A.- La adopción del proyecto por los países englobados en el área de equilibrio, como elemento necesario en la coherencia y unidad del bloque.

B.- La adopción del proyecto por los países periféricos. Esta tuvo como eje las severas crisis que en diferentes momentos los han azotado y ha tenido dos modalidades:

Bi.- Su instrumentación voluntaria, que se dió en países con gobiernos autoritarios.

Bii.-A través de la renegociación de las deudas externas, pues las Cartas de Intención firmadas con el Fondo Monetario Internacional para la obtención de nuevos recursos establecen condicionantes tendientes a la liberalización progresiva de las economías de los solicitantes.

Este redimensionamiento del Estado conduce a la modificación y sustitución de los objetivos que habían venido alimentando su accionar, por criterios de eficiencia, productividad y competitividad. Dentro de esta lógica neoliberal, aquellas actividades que habían sido consideradas como estratégicas y por tanto sujetas al control estatal deben redefinirse, tal es el caso de la aviación comercial, que ahora debe adaptarse a los nuevos procesos económicos donde el mercado es el único mecanismo rector.

Una de las primeras actividades en experimentar los cambios surgidos del nuevo entorno económico norteamericano fué la aviación comercial, pues gracias a la ausencia de compromisos políticos y de desarrollo, la potencia de su mercado interno, su posición dominante en el sector externo, a una serie de criticas surgidas en torno al accionar del órgano regulador de la industria y al consenso generado en la sociedad norteamericana en torno al neoliberalismo, se hizo posible implementar la eliminación de regulaciones en el transporte aéreo doméstico.

Para instrumentar esta eliminación de regulaciones se aprobó en Octubre de 1978 la enmienda contenida en el "Acta de deregulación de las líneas aéreas del C.A.B." que modifica totalmente el "Acta Federal de Aviación de 1958" y que significa el abandono del control gubernamental en materia de acceso y salida del mercado, capacidad, frecuencias, fijación de tarifas y servicios, así como la desaparición -en un plazo de seis años- de la autoridad reguladora del Estado.

El Acta de 1978 hace énfasis en el establecimiento de un sistema de transporte aéreo basado en los mecanismos de mercado y tiene por objetivo explícito la expansión de la oferta para ofrecer al consumidor una variedad de servicios adecuados, eficientes y de bajo precio, a la vez que actuar en beneficio del contribuyente al desaparecer el órgano regulador estatal.

Esta liberalización ha pasado por tres períodos a partir de la promulgación del Acta en 1978. De 1978 a 1984 que es la etapa de ajuste a las nuevas condiciones; de 1985 a 1987 en que se dá el período de concentración y consolidación del sistema y el iniciado en 1987, que es el de internacionalización y en el que aún nos encontramos.

El primer período constituyó un redimensionamiento total de la actividad en el ámbito norteamericano. La libertad de acceso permitió el incremento del número de transportistas en el mercado de 36 en 1978 a 126 en 1984. Muchas de estas nuevas empresas carecían de un infraestructura propia, lo que les representaba grandes ventajas en el renglón de costos sobre los previamente establecidos. Esta diferencia de costos, aunada a la libertad para fijar tarifas, motivó el surgimiento de la llamada "Guerra de tarifas" que fué una cerrada competencia entre empresas para obtener una mayor participación en los mercados mediante la baja pronunciada de sus tarifas. Sin embargo, esta competencia tuvo como consecuencia que las tarifas en las rutas de mayor densidad se desfondaran, mientras que en las de bajo nivel de competencia se incrementaron sensiblemente, creando serias disparidades precio/distancia.

Otro cambio importante en este período es el surgimiento de un amplio sistema de aviación regional dependiente de las grandes aerolíneas, a las cuales alimentan de tráfico proveniente de comunidades medianas y pequeñas a través de aeropuertos centrales que funcionan como centros distribuidores, creando así un sistema conocido como "sistema radial de distribución de tráfico", mismo que vino a optimizar la utilización de los equipos de vuelo y la planeación de rutas.

Otro elemento de interés en este período es el incremento en las funciones de los sistemas computarizados de reservaciones, pues de ser una herramienta de control de los inventarios de los vuelos (asientos vendidos - asientos disponibles), pasan a ser un poderoso instrumento de comercialización, pues la complejidad de las estructuras tarifarias, los planes de viajero frecuente y la variedad

de servicios ofrecidos a pasajeros y agentes de viajes hacen que estos sistemas se conviertan en base indispensable de las operaciones de una aerolínea.

La competencia desatada en 1978 hizo que hasta 1984 las compañías sufrieran graves pérdidas que pusieron a muchas de ellas en una situación económica muy precaria, que en algunos casos condujo a la quiebra de importantes empresas. Es decir, los beneficios al consumidor en materia de tarifas se tradujeron en principio en graves pérdidas para la industria y en la total modificación del sistema.

Las condiciones económicas imperantes en las empresas en 1984 son el umbral que señala el tránsito hacia el segundo período, mismo que se ha caracterizado por la creciente concentración de la industria, pues a partir de la llamada "economía de la oferta" se estableció la ley de la selva en la industria y solo aquellos que reunían las siguientes características fueron capaces de sobrevivir:

- Sistema de rutas amplio que permita alimentar su tráfico y subsidiar rutas de alto nivel de competencia.
- Dominio de al menos un centro de distribución de tráfico.
- Control o acceso a un sistema computarizado de reservaciones.
- Posibilidad de dictar tarifas.
- Programas amplios de viajeros frecuentes.

Con la desaparición del "Civil Aeronautics Board" y la relajada aplicación de las leyes antimonopolio por los Departamentos de Transporte y Justicia, se inició el período de concentración gracias al cual, ahora el mercado norteamericano está dominado por cinco empresas. La mayoría de los aeropuertos muestran altos índices de concentración y de las 126 empresas operando en 1984, actualmente existen 35.



De igual manera, el mercado de las agencias de viajes se encuentra dominado por tres sistemas de reservaciones.

Este período viene a comprobar nuestra hipótesis respecto al carácter del liberalismo, pues más que propiciar un beneficio de carácter permanente al consumidor a través del incremento inicial de la oferta, beneficia en realidad al gran capital, pues a largo plazo se reduce la oferta, se concentra el mercado y -al desaparecer el órgano regulador estatal- son ahora los oferentes quienes fijan precios y tarifas en los niveles por ellos deseados.

Gracias a la creciente implantación del modelo neoliberal en el mundo, a la posición dominante de la economía norteamericana y la amplia presencia de sus líneas aéreas, encontramos entonces que el nuevo modelo de sistema de aviación tiende a internacionalizarse, tanto a las zonas de equilibrio como a las periféricas.

Sin embargo, las diferencias de la aviación mundial respecto de la norteamericana son muy grandes y están determinadas por tres características esenciales:

A.- Control soberano de los estados sobre su espacio aéreo.

Esto ha determinado que en la mayoría de los países la aviación tenga objetivos fundamentales de desarrollo e integración nacional, por lo que los Estados son dueños de sus transportistas y por lo tanto procuran su protección mediante regulaciones domésticas y Convenios internacionales.

B.- La regulación internacional se da mediante tratados entre gobiernos y bajo la supervisión de organizaciones internacionales.

C.- La gran mayoría de los Estados atribuyen funciones especiales a la aviación comercial en el marco de las Relaciones Internacionales

Esto puede observarse en los renglones de relaciones diplomáticas, comercio internacional y seguridad nacional.

Estas tres características hacen que hasta ahora la aviación comercial haya sido vista en casi todo el mundo con una óptica socio-política y no comercial.

Para adecuar el transporte aéreo internacional a las nuevas condiciones de la industria en Estados Unidos, el Congreso norteamericano promulgó en 1979 la "Ley de competencia del Transporte Aéreo Internacional", misma que fija los objetivos de la política aeronáutica de Estados Unidos mediante la reformulación de la política negociadora, otorgando preeminencia a los mecanismos de mercado, al fortalecimiento de los transportistas norteamericanos y la privatización de la industria.

Esta nueva política negociadora tiene una repercusión directa en los Convenios bilaterales de transporte aéreo, pues de regular todos los aspectos de la actividad entre dos países, ahora establecen desde su preámbulo la necesidad de crear un nuevo sistema basado en los mecanismos de mercado con una mínima intervención gubernamental.

Al amparo de estos nuevos convenios el proceso liberalizador ha adquirido una gran fuerza y las empresas norteamericanas han visto reforzada su posición internacional.

Una vez firmados varios convenios de corte liberal entre los Estados Unidos y países del Atlántico Norte, se inicia una competencia tarifaria que, al igual que en los Estados Unidos, determinó la desaparición de los transportistas más débiles y el fortalecimiento de las grandes empresas norteamericanas, lo que les permitió extender sus sistemas de rutas en condiciones sumamente ventajosas.

Ante la amenaza que significa la constante expansión de los

transportistas norteamericanos. Los países de otras regiones han iniciado modificaciones en sus políticas a este respecto para permitir a sus empresas sobrevivir en este medio ambiente.

Por lo que toca a Europa y la Cuenca del Pacífico, las concepciones mercantiles sobre el desarrollo de la industria han superado a las políticas y económicas, por lo que se ha iniciado un proceso privatizador de grandes alcances que se encuentra muy avanzado en Europa y casi concluido en el Pacífico.

No obstante, si bien la propiedad privada otorga una flexibilidad administrativa mucho mayor a la estatal, no garantiza por sí sola la capacidad de competir frente a los grandes transportistas norteamericanos, por ello, los países europeos han iniciado una serie de fusiones tendientes a fortalecer la posición de sus empresas. El primer caso fue la adquisición de British Caledonian por British Airways que redundó en una empresa con una gran flota y la posición dominante en el aeropuerto Heathrow de Londres que se convierte así en uno de los centros de distribución de tráfico más importantes del mundo.

Sin embargo, el acrecentamiento de la flota y el establecimiento de centros de distribución no son suficientes para enfrentar a la competencia norteamericana, también es necesario poseer sistemas de comercialización como los sistemas de reservaciones con objeto de incrementar su participación en los mercados de las agencias de viajes. Así, se han creado tres sistemas computarizados de reservaciones multinacionales. En Europa se encuentran dos: el primero es conocido como "Amadeus" y en él participan Lufthansa, Scandinavian, Air France, Iberia, Finnair y Lingflyg, siendo su proveedor de tecnología la compañía norteamericana SystemOne. En el

segundo participan British, Alitalia, Swissair, Austrian, KLM, Aer Lingus y Transportes Aéreos Portugueses y es conocido como "Galileo". En este caso el proveedor de tecnología es la subsidiaria de United Airlines, Covia.

El tercero de estos sistemas se encuentra en Asia y está formado por Cathay Pacific (Hong Kong), Singapore y Thai y -al igual que Amadeus- se desarrolla en cooperación con SystemOne.

Todo parece indicar que la tendencia concentradora de la industria se acelerará con el establecimiento de estos sistemas, pues hasta ahora las tendencias muestran que el mercado mundial puede ser controlado por seis sistemas: Apollo, Sabre y SystemOne de Estados Unidos, Amadeus y Galileo de Europa y Abacus de Asia.

En forma paralela a los sistemas multinacionales de cómputo, se han dado acuerdos de comercialización entre dos o más empresas de diferentes países con objeto de alimentar su tráfico mutuamente y reducir costos de operación. Para ello existen dos condiciones básicas: Que sus sistemas de rutas no se traslapen y que sirvan al menos un aeropuerto en común como punto de enlace.

Estos acuerdos incluyen los siguientes elementos:

- i) Compartir los códigos de reservaciones en las rutas acordadas.
- ii) Compartir instalaciones aeroportuarias.
- iii) Compartir programas de viajeros frecuentes.
- iv) Realizar iniciativas conjuntas de tarifas y promociones.

Estos acuerdos, sumados a los sistemas de cómputo multinacionales, son vistos como los primeros pasos para la integración de empresas multinacionales, lo que hace prever que los cambios que esperan a la aviación comercial pueden ser de una gran magnitud.

Las tendencias mostradas por la creciente internacionalización de la industria y la constante expansión del liberalismo pueden transformar la orientación actual de la industria, de carácter nacional, a una de carácter global, donde la mayor participación en el tráfico será detenida por empresas multinacionales.

El instrumento de cambio a corto plazo será la estrategia de negociación norteamericana que tiende a acelerar la liberalización en los convenios de transporte aéreo, lo que aunado a las presiones de los países desarrollados para incluir los servicios en el marco del GATT y a la creciente liberalización de los mercados mundiales conducirán a un total redimensionamiento de la industria.

En el mismo sentido, la enmienda al Tratado de Roma aprobada por los países de la Comunidad Económica Europea en Julio de 1987 y conocida como "Acta Unica Europea", tiene como objetivo lograr que para el 31 de Diciembre de 1992 exista en Europa Occidental un mercado unificado y sin barreras que impidan el libre flujo de bienes, servicios y capitales.

Por lo que toca al transporte aéreo, esto supone una liberalización gradual mediante dos directrices; una sobre tarifas que establece rangos de descuento y otra sobre capacidad que determina rangos de participación en el mercado.

Estas dos directrices generarán previsiblemente una competencia tarifaria similar a la que se dió en los Estados Unidos, lo que puede originar un proceso de concentración similar y al levantarse las barreras comerciales en 1992, el libre flujo de bienes, servicios y capitales posibilita la formación de empresas multinacionales de tamaño y estructura similar a las norteamericanas.

En la actualidad, varias compañías europeas se encuentran en pláticas tendientes a integrar sus operaciones y todo esto hace

pensar que en un futuro la transportación aérea internacional de Europa Occidental será llevada a cabo por seis o siete empresas multinacionales de la región, por lo que -al igual que en Estados Unidos- el objetivo explícito de actuar en beneficio del consumidor al incrementar y dar variedad a la oferta mediante la liberalización de la industria, encierra objetivos implícitos de beneficio al capital trasnacional, al permitir la concentración de la industria en pocas manos.

Esta liberalización de los mercados norteamericano, europeo y del Pacífico, ha conducido a que la IATA vea disminuida su importancia como agente regulador y garante de los convenios interlineales, pues varios de sus miembros han debido abandonar las Conferencias de coordinación tarifaria -y a veces hasta la Asociación misma- en aras de una mayor flexibilidad comercial, lo que ha reducido su participación real en los mercados mundiales.

Ante las condiciones mencionadas a lo largo del presente estudio, las perspectivas de la aviación comercial latinoamericana parecen sombrías. La falta de capital y de subsidios estatales, la ineficiencia administrativa, la carencia de instrumentos de comercialización eficientes, lo reducido de sus mercados internos y la falta de coordinación entre empresas, hacen que los problemas posean una magnitud difícilmente superable y que pueden conducir a las líneas aéreas de la región a su desaparición o a una participación residual en sus mercados.

El que consideramos debe ser el primer paso para remontar esta situación, es la definición de los gobiernos respecto al papel que deben jugar sus empresas y si deben continuar con sus objetivos de

desarrollo e integración nacional o bien adoptar objetivos de mercado.

En nuestra opinión, las condiciones exógenas a la región y la liberalización de nuestras economías han señalado ya el derrotero a seguir y creemos que en un futuro próximo los Estados deberán abandonar la rectoría sobre la industria para permitir que sus aerolíneas desarrollen una planeación comercial adecuada a las condiciones internacionales, un mejor aprovechamiento de sus recursos y, a la vez alentar el surgimiento de empresas regionales y locales que llenen el vacío dejado por las troncales.

Una vez tomada esta decisión, la cooperación regional aparece como única forma de sobrevivencia independiente y por ello, además de los puntos señalados por AITAL, debe pensarse en la integración de los sistemas de varias aerolíneas, ya sea mediante su fusión o mediante la concertación de acuerdos de comercialización, ya que ambas opciones representan la posibilidad de incrementar su tamaño a nivel competitivo, además de acrecentar su mercado interno.

## B I B L I O G R A F I A



- 1.- Air Transport World. "25th annual world airline report." Stamford, E.U.A. Junio 1988. pp. 50-176.
- 2.- A.I.T.A.L. "Asamblea general. Acta num. 7." Caracas, Octubre, 1987. Documento mimeografiado. 30 p.
- 3.- ASCHENTRUPP, Herman. "Dimensión política de la crisis y renegociación de la deuda externa mexicana (1982-1984)." C.I.D.E. México, 1985 pp. 130 p.
- 4.- BERNAL, Victor y Marquez, Arturo. "La nueva división mundial del trabajo." Colección Grandes tendencias políticas contemporáneas num. 10. México. U.N.A.M. 1985. 36 p.
- 5.- CASSEL, Frank. "Reregulation" Airline Business. Surrey, U.K. Septiembre 1987. pp. 26-28.
- 6.- CASTEJON, Benito. "La liberalización en Europa." Ponencia ante las XVII jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial. Río de Janeiro, Brasil. Septiembre 1987. Documento mimeografiado. 25 p.
- 7.- C.E.A.C. "Acuerdo internacional sobre el establecimiento de tarifas de los servicios aéreos regulares intraeuropeos." Regulatory Affairs Review. vto. 16 num.4. I.A.T.A. Ginebra, Suiza. Junio-Julio 1987. pp. 570 - 580
- 8.- C.E.A.C. "Acuerdo internacional sobre el reparto de capacidad en los servicios aéreos regulares intraeuropeos." Regulatory Affairs Review. vol. 16 num. 4. I.A.T.A. Ginebra. Suiza. Junio-Julio 1987. pp. 590-603
- 9.- CROZIER, Ron. "Latin carriers competition concern." Airline Business. Surrey, U.K. Mayo 1988. pp. 14-18.
- 10.- DANZING, David. "The radical right and the raise of fundamentalist minority." Commentary num. 4. Michigan, abril 1982. pp. 290-298.

- 11.- DEPARTMENT OF STATE. "Air transport services agreement between the United States of America and Belgium". Treaties and other international acts. Series 9903. 35 p.
- 12.- DOUGLAS, George y Miller, James. "Economic regulation of domestic air transport. Theory and policy". Mayo, 1974. Documento mimeografiado. 35 p.
- 13.- FELDMAN, Joan. "How deregulation began". Travel weekly, New York, Mayo, 1981. pp. 5-17.
- 14.- FELDMAN, Joan. "IATA annual general meeting preview". Air Transport World. Stamford, E.U.A. Octubre, 1987. pp. 38-44.
- 15.- FELDMAN, Joan. "Megacarriers expand abroad". Air Transport World. Stamford, E.U.A. Octubre, 1987. pp. 17-21.
- 16.- FERRER, Aldo. "Nacionalismo y orden constitucional". Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires. 1981. 215 p.
- 17.- FLINT, Perry. "Too many mergers, too little competition". Air Transport World. Stamford, E.U.A. Enero, 1988. pp. 79-82.
- 18.- FRENCH, Trevor. "The Euro-Shuffle". Airline Business. Surrey, U.K. Febrero, 1988. pp. 12-16.
- 19.- Sistema Económico Latinoamericano. "El FMI, el Banco Mundial y la crisis latinoamericana". Siglo XXI editores. México. 1986.
- 20.- FRIEDMAN, Milton y Rose. Libertad de elegir. Hacia un nuevo liberalismo económico". Ed. Grijalbo. Barcelona. 1980. 436 p.
- 21.- GALLACHER, Jacqueline. "Asia/Pacific. The curfew conundrum". Airline Business. Surrey, U.K. Abril 1988. pp. 44-48.
- 22.- GALLACHER, Jacqueline. "Counting on CRS". Airline Business. Surrey, U.K. Abril, 1988. pp. 17-20.

- 23.- GALLACHER, Jacqueline. "Ticketing Europe". Airline Business. Surrey, U.K. Enero, 1988. pp. 21-24
- 24.- GRAY, Frank. "Flying high to the end of the century". Airline Business. Surrey, U.K. Abril 1988. pp. 38-41.
- 25.- GREEN, Rosario (comp.). "Los mitos de Milton Friedman". Ed. Nueva Imagen. México, 1983. 123 p.
- 26.- International Air Transport Association. "La deregulación en el campo de la aviación". Ginebra. Mayo de 1984. 37 p.
- 27.- International Air Transport Association. "World Airline Cooperation". Montreal. (n.a.) 3 p.
- 28.- International Air Transport Association. "World airline cooperation. The aims and activities of the IATA". (n.a.) 7 p.
- 29.- International Air Transport Association. "World air transport statistics". Montreal, 1986. 53 p.
- 30.- International Air Transport Association and Royal Jordanian Airlines. "Aviation seminar". Aqaba, Jordania. 14 - 16 de septiembre 1987. Documento fotocopiado. 28 p.
- 31.- KASPER, Daniel. "Trade liberalization in air services. How to get there from here". Regulatory Affairs Review. I.A.T.A. Montreal, Junio - Julio 1987. pp. 664-679.
- 32.- KOZICHAROW, Eugene. "Fare battle reopens on Atlantic". Aviation Week. New York. Mayo 2. 1983. pp. 26-27.
- 33.- LUKER, Kristin. "Abortion and the politics of motherhood". University of California Press. California 1984. 160 p.
- 34.- LA JORNADA. "Carta de intención México - FMI". México. 26 de Julio de 1987. pp. 13-16.

- 35.- NIVEN, Roger. "The mechanics of mergers". Airline Business. Surrey, U.K. Septiembre, 1987. pp. 30-32.
- 36.- PAGE, Kevin. "Going global". Airline Business. Surrey, U.K. Noviembre, 1987. pp. 8-22.
- 37.- REICH, Wilhelm. "Psicología de masas del fascismo". Ed. Bruguera, Barcelona. 1980. 213 p.
- 38.- SILVA MICHELENA, José. "Política y bloques de poder. Crisis en el sistema mundial". 7a. ed. Siglo XXI editores. México 1987. 165 p.
- 39.- SMITH, Adam. "Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones". Fondo de Cultura Económica. México 1984. 915 p.
- 40.- SZEKELY, Alberto (comp.). "Instrumentos fundamentales de derecho internacional público". U.N.A.M. México, 1981. 1182 p.
- 41.- TULLY, Shawn. "Europe gets ready for 1992". Fortune International. Zofingen, Suiza. Febrero 1, 1988. pp. 64-68.
- 42.- VELASCO, Jesús. "Las tendencias ideológicas de la Nueva Derecha". Cuadernos semestrales num. 19. C.I.D.E. México, Agosto de 1987. pp. 270-334.
- 43.- VIGUERIE, Richard. "The Establishment vs. the people. Is a new populist revolt on the way?". Regeneray Gateway Inc. Chicago 1983. pp. 182-190.
- 44.- U.S. CONGRESS. "Airline deregulation act of 1978". Public Law 95-504. 127 p.
- 45.- U.S. CONGRESS. "International air transport competition act of 1979". Public Law 96 - 192. 97 p.
- 46.- WHITAKER, Richard. "Feeding time". Airline Business. Surrey, U.K. Marzo 1988. pp. 17-22.

- 47.- WHITAKER, .Richard. "Working for the big brother". Airline Business. Surrey, U.K. Junio, 1987. pp. 55-58.
- 48.- WITKER, Jorge. "El G.A.T.T." Col. Grandes tendencias políticas contemporáneas num. 33 U.N.A.M. México, 1986. 38 p.