

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO



"LAS TRIPULACIONES AERONAUTICAS EN LA NUEVA
LEY FEDERAL DEL TRABAJO"

BIBLIOTECA CENTRAL
U N A. M.

T E S I S

Que para obtener el título de:

LICENCIADO EN DERECHO

p r e s e n t a:

EDUARDO ESQUIVEL PEREZ

MEXICO, D. F.

1970



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 esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

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

A MIS PADRES , con amor .

A MIS HERMANOS

A LA FAMILIA PASQUEL.

**TESIS ELABORADA EN EL SEMINARIO DE DERECHO DEL TRABAJO
A CARGO DEL DOCTOR Y MAESTRO ALBERTO TRUEBA URBINA, -
BAJO LA DIRECCION DEL LIC. CARLOS MARISCAL GOMEZ.**

I N D I C E

CAPITULO I	PAGINA
ANTECEDENTES HISTORICOS	
A).- Antecedentes Históricos de la Aviación en México.	1
B).- Exhibiciones Aéreas.	3
C).- El Primer Correo Aéreo.	5
D).- Ing. Guillermo Villasana y otros Pioneros de la Aviación.	6
E).- Diferentes Concesiones.	17
CAPITULO II	
LA CREACION DE LAS EMPRESAS MEXICANAS DE AVIACION.	
A).- La Fundación de la Compañía Mexicana de Aviación.	20
B).- Aeronaves de México.	28
C).- Empresas Aéreas Extranjeras que Operan en México.	33
D).- El Nuevo "Boeing 747".	35
CAPITULO III	
LA LEGISLACION SOBRE LAS TRIPULACIONES AERONAUTICAS.	
A).- Ley de Vías Generales de Comunicación.	39
B).- Las Tripulaciones Aeronáuticas y la Nueva Ley Federal del Trabajo.	47
C).- Teoría Integral de Derecho del Trabajo.	64

CAPITULO IV

PAGINA

**EXCEPCION AL PRINCIPIO SEÑALADO POR EL ARTICULO 123
CONSTITUCIONAL, FRACCION VII EN MATERIA DE TRIPULA
CIONES AERONAUTICAS.**

A).- Salario . Concepto	69
B).- Salario Mínimo.	70
C).- Excepción al Principio de "A trabajo igual, Salario igual".	72
D).- Ejecutorias	74

Conclusiones

Bibliografía.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS.

- A) .- Antecedentes Históricos de la Aviación en México.
- B) .- Exhibiciones Aéreas.
- C) .- El Primer Correo Aéreo.
- D) .- Ing. Guillermo Villasana y otros Pioneros de la Aviación.
- E) .- Diferentes Concesiones.

CAPITULO I

A) ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA AVIACION EN MEXICO.

Desde tiempos tan remotos como es la prehistoria se encuentran rasgos característicos que demuestran el gran anhelo de nuestros antepasados por conquistar el espacio. Entre nuestros pueblos primitivos se atribuye este anhelo a grandes personajes mitológicos como son Ehecatl, Tohtli, Etc.

Posteriormente, durante la Colonia, se empezaron a surcar los aires -- por medio de ascensiones aerostáticas. Dentro de la gama de extranjeros -- podemos mencionar a Benito León Acosta, el profesor Wilson, Joaquín de la Cantolla y Rico, Robertson, los cuales escribieron la primera página correspondiente a la historia de la Aviación Civil en México.

Fue en el año de 1844 cuando surgió dentro de la República Mexicana -- lo que fue la primera empresa de transporte aéreo, llamada "Empresa Aerostática Mexicana". Los principales organizadores fueron los señores Manuel -- Puente y Joaquín de la Cantolla y Rico. Tenfa por objeto dicha empresa, todo lo que se relacionara con la navegación aérea de globos y de aerostatos dirigibles.

Fueron sin lugar a dudas los hermanos Wilbur y Orville Wright⁽¹⁾ quienes diseñaron, construyeron y pilotearon la primera máquina voladora más pesada que el aire, la cual era propulsada mecánicamente. Esta proeza se realizó en Kitty Hawk, North Carolina (E.U.) el 17 de diciembre de 1903. Esto constituyó un claro ejemplo para que el 8 de enero de 1910 el gran deportista mexi -

(1) Man'n Fight to Flight by Heinmuller.

cano Alberto Braniff hiciera lo mismo en territorio mexicano.

Había estudiado su carrera de piloto en Francia al cuidado de Taboten y de Gabriel Voisin, lo que dió lugar a que realizara su histórico vuelo en un avión "Voisin".

El vuelo de Braniff quedará grabado en la historia de la aviación mexicana, ya que después de solucionar grandes contratiempos, logró este intrépido piloto mexicano que su nave se elevara en los llanos de Balbuena, constituyéndose en el primero en realizar un vuelo de tal magnitud en todos los países de habla hispana.

Miguel Lebrija fue otro de los primeros de la aviación en México. Después de terminar su carrera de piloto en México, se fue a perfeccionar a Europa.

El Sr. Ernesto Pugibet, dueño de la fábrica "El Buen Tono", había contratado los servicios de un piloto francés para que volara con fines publicitarios para su empresa, un avión monoplano que fue adquirido en Europa y traído para dicho fin. Este piloto francés sufrió serios tropiezos, lo que orilló al Sr. Pugibet a substituirlo por el Sr. Lebrija. Fue también en los llanos de Balbuena en donde Lebrija logró volar el avión de la fábrica "El Buen Tono" el día 14 de mayo de 1910. Llevó a cabo otros grandes viajes de "larga distancia y de altura", pero por motivos militares fueron suspendidos todos los vuelos a raíz de que se inició la Revolución Mexicana.

Entre los precursores de la aviación civil mexicana, de los que muy poco se ha hablado se puede mencionar el ingeniero y piloto aviador Martín Mendía.

Se fue a estudiar su carrera de ingeniero a París, regresando a México - como representante de una fábrica constructora de aviones Duperdussin.

El 30 de diciembre de 1911 efectuó un singular vuelo partiendo como sus - predecesores de los llanos de Balbuena y haciendo una travesía por toda la ciu - dad de México. Una vez de regreso a su punto de partida fue recibido por una - gran multitud de personas que se congregaron en los polvorientos llanos de Bal - buena para felicitar al intrépido piloto.

Enterado de que en Europa la técnica había avanzado considerablemente - partió en busca de un mejor campo en donde pudiera brillar con más intensidad. Noticias llegadas a México, informaron que el piloto aviador Martín Méndez - se alistó voluntariamente durante la primera guerra mundial en los ejércitos de Foch.

B) EXHIBICIONES AEREAS.

En el año de 1910 y al frente del Sr. Alfredo Moissant llegaron a territo - rio de la República un grupo de grandes figuras dentro de la aviación con el -- propósito de efectuar algunas exhibiciones. Cabe mencionar los nombres de - los pilotos que formaban la escuadrilla: Roland G. Garros, René Barrier, Edmun - do Audemars y René Simón. En sus demostraciones utilizaron monoplanos de -- las marcas "Bleriot" y "Demoiselle".

Las primeras exhibiciones que efectuaron se llevaron a cabo en el Norte de la República, en los Estados de Nuevo León y Coahuila. Una vez termina -- das sus actuaciones en aquellos lugares, emprendieron el vuelo hacia la capi - tal de la República Mexicana, en la cual tenían programadas otra serie de --

aquellas fantásticas exhibiciones. Al enterarse la gente del arribo de este maravilloso grupo de pilotos, se reunieron en una gran multitud en los campos de Balbuena para no perderse dicho acontecimiento.

Fue en febrero de 1911 cuando se tuvo la oportunidad de presenciar en la capital de la República otra gran exhibición aérea; esta vez la escuadrilla venía integrada por las señoritas Matilde Moissant y Enriqueta Quimby y por los capitales Dyot y Hamilton.

A dicha demostración que tuvo lugar en los llanos de Balbuena había acudido el Presidente Francisco I. Madero en compañía de su esposa la señora Sara P. de Madero, de su padre Don Francisco Madero y de los miembros de su Estado Mayor.

Los vuelos no siempre se podían efectuar, ya que por lo rudimentario del equipo, un fuerte viento o una calma completa, obligaban a dichos pilotos a suspender dichos eventos. Pero afortunadamente se contaba en esa ocasión con un estupendo día para volar y se llevó a cabo el programa que había sido proyectado.

Al tocar su turno al piloto George Dyott, éste se acercó al palco presidencial y con gran amabilidad invitó al Presidente Madero para que lo acompañara a realizar un breve vuelo por las inmediaciones de dicha área. El Presidente haciendo caso omiso de las advertencias y de las objeciones que le hacían sus familiares y amigos, aceptó con agrado dicha proposición colocándose los arreos indispensables para efectuar el vuelo. Se puso sobre la cabeza una gorra de golf y con una gran tranquilidad subió a la carlinga del monoplano.

El piloto Dyott y su ilustre acompañante despegaron de Balbuena realizando un breve viaje por las inmediaciones de aquél lugar. Una vez efectuado el aterrizaje que fue todo un éxito, el Presidente Francisco I. Madero se convirtió en el primer mandatario de un país que realizaba un viaje aéreo.

El Presidente Madero quedó tan satisfecho del viaje, que encargó al General José González Salas (Ministro de Guerra y Marina), supervisara la construcción en México de 5 aviones Duperdussin. Asimismo se formó una comisión que estuvo integrada por los jóvenes Gustavo Salinas Camiñas, Alberto Salinas Carranza, los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldazoro y Horacio Bravo Ruíz, para que estudiaran la carrera de piloto aviador en la Escuela de Vuelo Moissant de la ciudad de Nueva York.

C) EL PRIMER CORREO AEREO.

En los Estados Unidos de Norteamérica se tiene noticia que fue el primer viaje de este género el que se llevó a cabo entre las ciudades de Washington, D. C. y Nueva York en el año de 1918.

Fue en el año de 1919 cuando apareció por primera vez el servicio postal aéreo en Europa, teniendo marcada la ruta de Toulouse a Rabat.

Por su parte México escribió su nombre en las páginas de la historia de la aviación, al constituirse en el primer país del mundo que puso en circulación por primera vez el servicio postal aéreo. Fue sin lugar a dudas el vuelo del teniente piloto aviador Horacio Ruíz Gaviño el precursor de la aviación civil en toda la historia.

Eran las 6.48 horas de la mañana del día 6 de julio de 1917 cuando de —

la ciudad de Pachuca, Hgo. despegó el teniente Rufz Gaviño al mando de su -
 biplano No. 6, Serie "A", de manufactura nacional con destino a la capital de
 la República, poniendo a funcionar el primer servicio postal aéreo del mundo.

Dicho envío postal tenía la autorización oficial del Sr. Cosme Hinojosa,
 Director General de Correos en aquél entonces y consistía en 534 cartas, 61 -
 tarjetas postales y otra clase de correspondencia de segunda clase.

El vuelo fue todo un éxito, a lo cual hay que añadir el magnífico tiempo
 que se empleó en cubrir la distancia y que fue de 50 minutos con 42 segundos.

D) ING. GUILLERMO VILLASANA Y OTROS PIONEROS DE LA AVIACION.

Desde sus mocedades sintió una gran atracción por los vuelos aeronáu-
 ticos y por todo lo relacionado con ellos. Empezó a construir modelos de ---
 avión de su propia invención, los cuales hizo volar en su ciudad natal de Pa-
 chuca, Hgo. en los llanos de San Juan de la Labor, Venta Prieta y San Rafaél.
 A raíz de esos vuelos surge en su mente la idea de hacer una serie de pruebas
 para comprobar la resistencia de sus aparatos al entrar en fricción con el ai-
 re, lo cual le hace pensar también en la fabricación de las alas rotativas o -
 móviles. Toda esta serie de experimentos que lleva a cabo en la ciudad de Pa-
 chuca, lo orillan a diseñar y fabricar un helicóptero con el cual logró que se-
 elevara unos cuantos metros sobre la superficie del suelo. Su fama como me-
 cánico de aviones se deja sentir en la capital de la República y es precisa-
 mente cuando Villasana se traslada a la capital para probar mejor suerte. --
 Coincidió su llegada con una serie de exhibiciones que se estaban realizando

por un conjunto de pilotos aviadores franceses entre los cuales se encontraban Garros, Barrier, Simón, Hamilton y Audemars.

En dicha exhibición ocurrió un desperfecto en el patín de cola del avión de Simón a lo cual Villasana ofrece efectuar la reparación, dado que demuestra un gran talento como mecánico. No solo deja en perfectas condiciones el avión de Simón, sino que también se dedica al arreglo de otros aviones de pilotos nacionales tan famosos como Lebrija, Braniff y otros. Es en aquél entonces cuando el Presidente Francisco I. Madero se percata de la destreza del Ing. Villasana y le ordena por conducto del General José González Salas, Ministro de Guerra y Marina, la construcción en México de 5 aviones Duperdu--ssin. Comienza Villasana con su ardua labor, pero los sucesos acaecidos en esa época le impiden que lleve a feliz término el trabajo encargado por el Presidente Madero. El único aeroplano que pudo terminar estaba dotado de un motor Anzeni de 80 H.P. con el cual el famoso piloto mexicano Miguel Lebrija logró implantar un récord de vuelo de altura al volar 1,000 metros sobre el Valle de México. Posteriormente es invitado a ingresar a la aviación militar mexicana lo cual acontece el día 10 de septiembre de 1915. Dentro de la aviación militar se constituyó en un gran baluarte al inventar la famosa hélice "Anahuac" con la cual se pudo implantar otro gran récord de vuelo de altura en América; esta vez correspondió al piloto Leonardo Bonney al mando de un avión "Humtutony" con el cual logró la proeza de elevarse a una altura de 19,750 pies sobre el nivel del mar.

Siempre tuvo una gran inquietud por el estudio de la mecánica y en espe

cial la de aviones, lo que lo orilló a emprender un viaje a la ciudad de Nueva York con el propósito de recibir el grado de ingeniero en aeronáutica. Después de pasarse más de un año efectuando una serie de estudios exhaustivos en la Escuela "American Aviation School", consiguió se le otorgara el título tan preciado de ingeniero. Terminados sus estudios en la ciudad de Nueva York, pasa a San Antonio, Texas para estudiar todo lo concerniente a los motores Liberty. Llegado a México es nombrado Jefe de Vuelo de la Escuela Militar de Aviación.

Se crea en el año de 1928 el Departamento de Aeronáutica Civil y se busca una persona sumamente capaz que pueda tomar las riendas, nombrándose al ingeniero Villasana para la dirección de dicho Departamento.

Una serie de acontecimientos extraordinarios como fueron los famosos viajes de largas distancias realizados por pilotos como Lindberg, Alcock y Brown, Wiley Post y otros, influyeron en el ánimo de varios pilotos mexicanos, orillándolos a tratar de imitar y de superar a aquéllos magníficos pioneros de la aviación en el mundo. No es de extrañar que en un principio fueran exclusivamente pilotos militares los que pusieron el nombre de México en los libros de la aviación mundial, sino que lo importante es que también hubo una gran gama de civiles, que se aventuraron en tales empresas logrando éxitos incommensurables.

Dentro de los viajes a larga distancia y sin escalas que se efectuaron en territorio de la República, uno de los más interesantes fue el de los pilotos militares, tenientes P. A. Alfredo Lezama Alvarez y David Borja al mando

de un avión biplano de fabricación nacional y diseñado por el Sr. Ing. Antonio Zen y Luis Farrell. Los intrépidos pioneros despegaron con toda felicidad del aeródromo militar de Balbuena en un biplano conocido con el nombre de "La -- Chata" y que fue bautizado oficialmente con el nombre de "Puebla", llegando venturosamente a su destino que era la ciudad de Nuevo Laredo, Tamps.

En ese entonces el gobernador de Texas instituyó un premio muy atractivo consistente en \$ 5,000.00 dólares, para la primera persona que efectuara el vuelo entre las ciudades de México y Dallas, Tex., a lo cual se pensó inmediatamente en las grandes posibilidades que habían si se utilizaban los -- aviones entonces conocidos con el nombre de Quetzalcoatl y diseñados por el ingeniero Angel Lascuráin y Ostio. Se pensó en varios pilotos llegándose a la conclusión de que el más avocado para emprender la empresa, dado sus grandes cualidades como piloto, era Emilio Carranza. Se hicieron todos los preparativos y se acondicionó debidamente el avión al cual se le puso el nombre -- de Coahuila, pero un ordenamiento expreso del Presidente Calles de no poder cruzar la frontera con E. U. echó abajo todos los preparativos y los planes que se tenían. Sin embargo el piloto aviador Emilio Carranza no cesó en su -- intento de demostrar al público que era completamente factible realizar dicho vuelo y dado que no se permitía el viaje a Dallas, optó por emprender uno más largo y agotador hasta Ciudad Juárez, el que logró el 8 de septiembre de 1927.

Este gran acontecimiento fue relevante para que se despertara el interés de la gente en México, a lo cual se organizó una gran colecta pública para --

poder comprar en los Estados Unidos un avión marca Ryan, idéntico al que usó Charles Lindberg en su histórica travesía del Atlántico (El Espíritu de San Luis) y poder emprender un vuelo sin escalas de la ciudad de México a la capital de los E. U. (Washington). Para tal evento se volvió a escoger, y no sin razón, - al extraordinario Emilio Carranza. Al avión se le bautizó con el nombre de "MEXICO - EXCELSIOR" y el objeto del viaje era el corresponder al vuelo que efectuó Lindberg desde Washington a la capital Azteca. Se dirige Carranza a la - ciudad de San Diego, California, para recibir el avión que había sido comprado a la Casa Mahoney y queriendo pasar por una gran prueba de fuego antes de emprender el gran vuelo a la capital estadounidense, emprende el 24 de mayo - el regreso sin escalas de San Diego a México. Aterrizó sin ningún contratiempo en el campo de Balbuena tras una permanencia en el aire de 21 horas, 6 minutos y sabiendo que el vuelo que le esperaba constituiría una gran proeza.

El gran día llegó y fue en la mañana del día 11 de junio de 1928 cuando - Emilio Carranza despegó de una pista especialmente acondicionada para el levantamiento de su avión debido a su gran peso. El viaje era perfecto, pero a - más de 60 millas de la capital de los Estados Unidos el estado del tiempo era insoportable, lo cual obligó al aguilucho azteca a aterrizar en un campo de la - branza contigüo a la población de Mooresville, North Carolina. Este contra-- tiempo imprevisible fue el causante de que no se lograra el objetivo fijado, pe - ro constituyó un hecho significativo: era el primer avión con matrícula comer-- cial mexicana que aterrizaba en suelo norteamericano. Un poco contrariado em - prende Carranza el día siguiente el viaje a Washington, D. C., en donde las-

autoridades de la ciudad lo reciben con todos los honores a que se había hecho merecedor. Permanece en la ciudad hasta el día 26 de junio en que emprende el vuelo hacia la ciudad de Nueva York en la cual es también gratamente recibido por el Alcalde Jim Walker, el cual organiza una ceremonia oficial en la famosa Academia Militar de West Point. Con este gran honor Carranza se convirtió en el primer oficial extranjero que pasó revista a los cadetes de la Academia. Sin embargo su destino se encontraba escrito en letras de oro y fue el día 12 de julio la fecha memorable en que salió de la ciudad de los rascacielos en su busca. Fue en los pantanos de Sandy Ridge, cercanos a Nueva York, en donde el valeroso aguilucho, conocido por la prensa norteamericana como "El Aguila Solitaria Mexicana" encontró la muerte. Constituyó sin duda alguna una gran pérdida no solamente para México, sino también para la aviación mundial.

Pero la tragedia ocurrida sirvió para alentar a los pilotos mexicanos en su deseo de conquistar nuevas marcas y gloria en los anales de la aviación. Fue Roberto Fierro, uno de los amigos entrañables que tuvo Carranza, el que le siguió por el camino de los grandes éxitos al realizar un vuelo sin escalas de la ciudad de Mexicali a México. Despegó de Mexicali el 30 de mayo de 1928 al mando de un avión de fabricación nacional y al que se le puso el nombre de "Baja California No. 2" y el cual fue patrocinado por el General Abelardo Rodríguez. Fue de gran relevancia este viaje, ya que durante el mismo tuvo que volar aproximadamente cuatro horas en la noche y en ese entonces no había buenos aparatos para la navegación nocturna. Después de cubrir una --

distancia aproximada de 2,330 Kms. en un tiempo de 14 horas con 50 minutos, aterrizó en los campos de Balbuena y fue recibido como todo un héroe.

Mientras tanto otros dos pilotos, uno de ellos de ascendencia alemana, llamado Fritz Bieler y el otro que era mexicano por nacimiento Joaquín González Pacheco, preparaban un fantástico viaje sin escalas desde Windsor, Canadá a la ciudad de México. Con el patrocinio del mismo González Pacheco lograron adquirir un avión monoplano de la fábrica del famoso piloto Eddy Stinson y que fue bautizado con el nombre del ya glorioso agullucho mexicano Emilio Carranza. Despegaron de Windsor el 24 de junio de 1928 y después de haber permanecido en el aire algo más de 33 horas, una falla mecánica en el sistema de alimentación los obligó a aterrizar dentro de territorio nacional en el lugar llamado Soto la Marina. Lograron reparar la avería y prosiguieron su vuelo rumbo a Tampico para reabastecerse de combustible, terminado lo cual enfilaron a la capital.

Roberto Fierro se encontraba dando sus últimos toques a su avión "Baja California No. 2" para emprender una vez más otra de sus aventuras tocando en suerte el que se dirigiera a La Habana Cuba.

Una serie de cambios meteorológicos lo obligaron a que aplazara por unos días su viaje, hasta que por fin el día 11 de agosto de 1928, logró despegar de los campos de Balbuena. Las diferentes estaciones de radio de México fueron captando el paso del avión por las ciudades de Orizaba, Minatitlán, Campeche y Cabo Catoche en donde dejaría suelo mexicano para emprender-

la travesía por el mar en dirección a Cuba. Hubo un intervalo en el que no se tuvieron noticias del aparato, pero felizmente fue avistado el avión en las inmediaciones del aeropuerto Columbia de la Habana, en el cual se pasó momentos después. De Cuba siguió su viaje a Centro América, pasando por Guatemala, Costa Rica y Panamá, de donde regresó a la ciudad de México.

Fue sin duda alguna el año de 1928 de grandes acontecimientos dentro de la aviación nacional. Los periódicos no dejaban de sacar en sus primeras planas grandes desplegados que hacían alusión a las grandes hazañas que día con día se venían suscitando en nuestro país. Para mediados de año se daban los últimos toques al avión que había diseñado el joven ingeniero de aeronáutica General Juan F. Azcárate y con el cual se pretendía hacer un vuelo alrededor de la República Mexicana. La tripulación estuvo al mando del teniente coronel P. A. Gustavo G. León, el cual se hizo acompañar de uno de los mejores mecánicos con los que contaba la F.A.M., de nombre Ricardo González Figueroa.

El vuelo era sumamente largo y se dividió en 58 etapas, siendo la primera la ciudad de Morelia. Las subsecuentes fueron Colima, Guadalajara, Mazatlán, Culiacán, Hermosillo, Mexicali, Chihuahua, Durango, Saltillo, Monterrey, San Luis Potosi, Querétaro, Veracruz, el Sureste y la Península de Yucatán. Este magno recorrido se vió coronado con el éxito en el campo de Balbuena el día 18 de diciembre de 1928.

El gran mérito que tuvo este viaje es que sirvió de pauta para los reco-

rridos que a diario se efectúan hoy en día dentro de la República Mexicana por los enormes Jets de las compañías nacionales de aviación.

Correspondió en turno al Coronel P. A. Pablo Sidar emprender la empresa de volar a través de los países de la América Latina, lo cual ejecutó en el año de 1929. Para su vuelo utilizó un aparato biplano de marca Douglas O-38, perteneciente a la Fuerza Aérea Mexicana. Después de un feliz recorrido a lo largo de la América Latina, regresó a suelo patrio el 7 de noviembre de 1929, tras haber recorrido una distancia aproximada de 26,000 millas.

Meses después, en el año de 1930, se propuso Sidar llevar a cabo un vuelo sin escalas de México a Buenos Aires, Argentina y saliendo de un lugar cercano a Oaxaca llamado San Jerónimo. Sin embargo fue otra vez el destino el que como antes lo hiciera con Emilio Carranza, le arrebató la vida al despegarse Sidar en el lugar conocido con el nombre de Playa Cieneguita en Puerto Limón, Costa Rica. Los restos de Sidar y de su copiloto el teniente P. A. Carlos Roviroza fueron enviados al país en un avión que fue facilitado por el gobierno de Yucatán.

Es otra vez Roberto Fierro el que movido por el deseo de superar el record de velocidad que poseía la aviatrix norteamericana Amelia Earhar⁽²⁾ entre Nueva York y México adquiere en California un veloz monoplano de ala baja. Se traslada a Nueva York e inicia los preparativos necesarios para tratar de batir el record existente. Una vez cargado de gasolina, aceite y revisado-

(2) Manual de Aviación de Víctor W. Pagé.

el funcionamiento del motor, emprenden el despegue Fierro y su mecánico Cortés en el avión que había sido bautizado con el nombre de "Anahuac" y con el cual recorrieron el tramo que separa ambas ciudades y que es aproximadamente de 2,152 millas en un tiempo record de 17 horas, 5 minutos, y con lo cual lograron superar por bastante el tiempo que poseía la Dama del Aire. No obstante la proeza realizada, el Gobierno de Mexico se opuso terminantemente a que se siguieran efectuando vuelos a grandes distancias, suspendiéndolos temporalmente y arguyendo para ello el hecho de que había muchos obstáculos que se tenían que vencer.

La nueva era de los vuelos a larga distancia se puede decir que se inició con el piloto nacido en Ciudad Lerdo, Tamaulipas, Francisco Sarabia. Siempre había tenido en mente el lograr que nuestro país se uniera más estrechamente con nuestros vecinos del Norte y del Sur, a lo cual pretende establecer una empresa netamente mexicana y es por ello que parte rumbo a Burbank, California, para hacer la adquisición de un avión que reuniera todas las características que se necesitaban para el vuelo proyectado. Una vez que le ha sido entregado el aparato, comienza a batir records de velocidad existentes hasta entonces, implantando nuevas marcas entre Los Angeles, California y México, D. F., lo cual tuvo lugar el 2 de diciembre de 1938 y tripulando el avión adquirido en California y al que bautizó con el nombre de "Conquistador del Cielo". No es sino hasta el año siguiente cuando logra implantar otras tres marcas en las rutas México-Mérida, México-Chetumal y México-Guatemala.

Con una gran visión se da cuenta de que uno de los caminos para que -

progresara la empresa que había formado, era el poner a funcionar una escuela para pilotos y mecánicos, los cuales a la postre manejarían y se harían cargo de su empresa.

Es por eso que funda en la ciudad de Mérida una escuela para pilotos y mecánicos, de la cual egresaron notables alumnos de entre los cuales se pueden mencionar a José Antonio Saavedra, Carlos León, Reyes Estrada, etc.

En la actualidad todavía se encuentran surcando los cielos al mando de poderosos Jets de empresas comerciales, unos cuantos discípulos de ese gran maestro de la aviación que fue Francisco Sarabia. Habiendo batido el record de velocidad entre México y Nueva York con un tiempo increíble de diez horas cuarenta y siete minutos, Sarabia intenta el regreso a suelo mexicano, pero una vez más el destino impide que otro gran piloto mexicano retorne victorioso. Saliendo del campo Dolling de Washington, D. C. el aguilucho mexicano se desplomó en las riberas del río Potomac. Gran consternación causó en los círculos de México la noticia recibida en la que se anunciaba la horrible tragedia acontecida en el vecino país del norte.

A raíz del fatal accidente de Sarabia no hubieron acontecimientos relevantes por lo que toca a vuelos de larga distancia, sino hasta el año de 1940 cuando a bordo de un avión Lockheed 12 conocido con el nombre de "Presidente Carranza", el capitán P. A. Antonio Cárdenas Rodríguez y su mecánico el señor Manuel de la Fuente, recorrieron Centro y Sud-América y parte del Caribe.

E) DIFERENTES CONCESIONES.

El 12 de julio de 1921 se otorgó la primera concesión a favor de la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, la cual fue autorizada para operar las rutas México-Tampico, Laredo-Matamoros y Saltillo-Monterrey-San Luis Potosí.

La concesión número dos fue otorgada al Sr. Mario Bulnes un mes después de que se otorgó la de la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, y le fue señalada la ruta México-Tampico. La misma ruta México-Tampico constituyó la concesión número tres a favor del Sr. W. L. Mallory.

En un lapso de tiempo que abarcó de 1921 a 1928 se siguieron otorgando otra serie de concesiones a empresas como Mexicana de Aviación, la cual debería de cubrir la ruta Tajarfa-Mérida. Interamericana de Transportes Aéreos cubriendo la ruta Nogales-México-Suchiate. Corporación Aeronáutica tuvo a su cargo los vuelos entre Mazatlán y Matamoros. Cabe hacer mención a que dicha compañía fue durante su época una de las mejores empresas, por lo que se refiere a transportación, ya que los aviones de que se componía (Loockheed Vega) eran sin lugar a dudas los más veloces de su tiempo.

En 1929 y con el objeto de seguir incrementando los servicios aéreos y el deseo del público usuario para transportarse por ese medio de locomoción, se siguieron dando una vez más concesiones aéreas a otro número de empresas, entre las cuales se pueden mencionar C.A.T., Pickwick y otras tantas.

Los años de 1931 y 1932 pasaron sin ninguna novedad por lo que toca a

concesiones y en el año de 1933 solamente se otorgaron tres, siendo esos -- tres años los de menor otorgamiento. Posteriormente se otorgaron en los años que van de 1934 a 1951 la cifra de 131 concesiones tanto a empresas ya esta-- blecidas como a particulares para que las explotaran, de las cuales muchas desaparecieron con el transcurso del tiempo y algunas otras se llegaron a fu-- sionar. Durante ese lapso de tiempo algunas empresas aéreas, desaparecie-- ron como por ejemplo C.A.T. la cual fue substituida en alguna de sus rutas - por la empresa Aerovías Centrales; Líneas Aéreas Occidentales quedó con-- vertida en Líneas Aéreas Unidas y posteriormente en Líneas Aéreas Mexica-- nas, la cual finalmente se fusionó con Aeronaves de México.

Surgieron empresas de gran importancia en ese entonces, dentro de -- las cuales se pueden mencionar las siguientes: el Sr. Carlos Panini fundó la compañía de aviación que llevó el nombre de "Transportes Aéreos de Chiapas", la cual fue vendida tiempo después por su propietario el acaudalado hombre - de negocios Rico Pani, transformándola en Aerovías Reforma y posteriormente en Aerolíneas Mexicanas.

Otras líneas de aviación que alcanzaron auge fueron: Trans Mar de Cor-- téz, Transportes Aéreos de Tampico, Compañía Tabasqueña de Aviación, Ser-- vicios Aéreos Miguel Anaya, etc.

Hay que hacer notar que un número considerable de las empresas an- - tes señaladas han desaparecido en la actualidad, mientras que otras siguen-

en pleno funcionamiento y otras tantas han dado paso a empresas como Aerovías del Sur, Aerovías Vega, SAESA y otras.

CAPITULO II

LA CREACION DE LAS EMPRESAS MEXICANAS DE AVIACION .

- A) .- La Fundación de la Compañía Mexicana de Aviación.
- B) .- Aeronaves de México.
- C) .- Empresas Aéreas Extranjeras que Operan en México.
- D) .- El Nuevo "Boeing 747".

CAPITULO II

A) LA FUNDACION DE LA COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION.

En la Secretaría de Comunicaciones durante el año de 1919 se encontraba al frente el Ing. Manuel Rodríguez Gutiérrez y fue éste el primero en recibir una solicitud para el otorgamiento de una concesión de transportación aérea, la cual debería de operar entre la ciudad de México y las de Pachuca y Toluca, teniendo como único objetivo el distribuir la prensa en esas ciudades. El resultado fue que por motivos que se ignoran la concesión jamás fue otorgada al peticionario.

El Gobierno de Mexico pensó en que se estableciera una ruta entre las ciudades de México, Tuxpan y Tampico con el objeto de que se transportaran pasajeros, correo y express, a lo cual convocó en el año de 1929 a un concurso para ver qué compañía era la que reunía en forma más precisa los requerimientos que se pedían, correspondiendo el privilegio a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea.

Los señores William L. Mallory y George L. Rihl organizaron en el año de 1923 una compañía aérea que recibió el nombre de Compañía Mexicana de Aviación. Se procedió una vez organizada la compañía, a la adquisición en el extranjero de equipo indispensable para vuelo y a la localización y acondicionamiento dentro de territorio mexicano de pistas de aterrizaje. El resultado fue la adquisición de dos aviones Lincoln Standard acondicionados con-

motores de 150 H.P., con cabina abierta, capacidad para un sólo pasajero y con una velocidad de crucero de 95 kilómetros por hora.

En la ciudad de Tampico se hicieron algunas reparaciones al viejo campo de aterrizaje que se encontraba cercano al Puente de Moralillo y que resultó ser el primer aeropuerto civil que hubo en toda la República Mexicana.

El señor George Rihl necesitaba personas capaces que colaboraran con él, a lo cual se fijó en un muchacho de escasos 22 años y que trabajaba en una compañía petrolera trabajando de pagador. Su nombre era Wilbur Morrison y su trabajo de pagador consistía en que cada semana un avión de la compañía petrolera para la que trabajaba Morrison, recorría los campos en los que había trabajadores de dicha empresa. Pasaba el avión sobre lugares destinados expresamente a recibir un bulto de dinero que se les arrojaba desde el avión, resultando que cierto día de paga el Sr. Morrison no pudo efectuar dicho vuelo y fue substituido por otra persona, la cual al arrojar el bulto con el dinero por falta de precisión en el ejercicio, falló y el bulto se perdió en unos matorrales. Como consecuencia el Sr. Morrison fue despedido de su empleo, siendo llamado por el Sr. Rihl a ingresar en las filas de la compañía Mexicana de Aviación, la cual se fusionó con Aerovías Centrales en 1935, ocupando el Sr. Morrison el puesto de Gerente General de dicha empresa.

Otro gran colaborador que tuvo el Sr. Rihl fue sin duda alguna el señor Erwin Baludder quien ocupó en el año de 1925 el puesto de Gerente de la Compañía Mexicana de Aviación. Es justo reconocer que el Sr. Baludder fue des-

pues de Rihl, el que más colaboración prestó y al que más le debe la Compañía Mexicana de Aviación, ya que además de organizar y orientar la administración de la compañía, fue maestro de un gran número de dirigentes que posteriormente ocuparon altos cargos en dicha empresa. Elton R. Silliman, nacido en Texas, se aventuró en México, siendo llamado en el año de 1932 para colaborar en la organización de Aerovías Centrales. A él le debe esta compañía la magnífica acogida de que fue objeto en las ciudades de Sonora, Coahuila, Chihuahua y Guanajuato. Debido a su gran talento y desempeño dentro de esta empresa, fue nombrado en el año de 1944, Gerente General de la Compañía Mexicana de Aviación en substitución del Sr. Morrison, puesto que ocupa hasta nuestros días.

En sus primeros años de existencia la Compañía Mexicana de Aviación, tuvo la oportunidad y facilidad de tener entre sus filas a los señores Lic. Roberto Pesqueira y Gustavo Espinosa Mireles, los cuales fueron de gran valía para la empresa en sus relaciones con los organismos gubernamentales. No cabe duda de que el Sr. Rihl tuvo una gran visión al escoger su personal, lo cual repercutió a favor de la compañía dándole un gran prestigio, principalmente en las ciudades de Tampico y Tuxpan, Ver. Se solicitó a las autoridades respectivas la ampliación de la ruta hasta la ciudad de México, para lo cual se reforzó el equipo que ya tenía con los nuevos aviones marca Fairchild con capacidad para cuatro pasajeros, con cabina cerrada y con un motor de 250 H.P., lográndose cubrir la distancia entre Tampico y México en un tiem-

po de cuatro horas.

A pesar de los innumerables obstáculos por lo que se tenía que atravesar, Rihl supo dirigir la empresa con mucho acierto, buscando amigos en todos los lugares a que se dirigía, encontrando buenos colaboradores y convenciendo a las personas que no compartían su criterio. Indujo al Gobierno Federal a que celebrara un contrato para transportar correspondencia entre las ciudades de Tampico y la ciudad de México, lo cual vino a ser el primer contrato postal que se celebró en la historia de la aviación comercial mexicana.

En virtud de la celebración del contrato postal, salió de los campos de Balbuena y con destino a Tuxpan y Tampico, un avión Fairchild llevando como pasajeros al Sr. General Eduardo Hay, en aquél entonces Subsecretario de Comunicaciones y a los señores licenciados Gustavo Espinosa Mireles y Juan — Guillermo Villasana.

Se hicieron nuevas gestiones ese mismo año ante el Gobierno y dieron — por resultado la aprobación de nuevas rutas comerciales a las ciudades de Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Campeche y Mérida.

El problema de la tarifa para el pasaje se constituyó rápidamente, ya — que las partes que contrataban eran del todo inexpertas en dicha cuestión, lo que originó que se tomaran como base los antecedentes ferrocarrileros, autorizándose las siguientes tarifas: \$ 0.45 por kilómetro durante los primeros — 400 kilómetros de vuelo y \$ 0.30 por los siguientes 300 kilómetros. La empresa era autorizada por medio de la concesión a cobrar por concepto de exceso de equipaje y carga aérea la cantidad de \$ 5.00 por kilómetro tonelada en —

vuelos menores de 100 kilómetros. El correo tenía la obligación de pagar la -- cantidad de \$ 0.75 por cada kilogramo.

Un afán constante de superación orilló al Sr. Rihl a buscar capitales -- nuevos dentro del país. Fue realmente urgente el que se modernizaran los ae- ropuertos, el que se instalaran instrumentos para los servicios meteorológi- -- cos, instalar torres radio-direccionales, etc. Todo esto necesitaba del apoyo de los capitalistas, pues de lo contrario la Compañía Mexicana de Aviación - no pasaría de ser una empresa aérea de poca importancia. Tuvo que afiliarse a un socio que tenía gran importancia, prestigio y recursos económicos, el -- cual fue la P. A. A.

Esta compañía Mexicana de Aviación no tuvo más remedio que dejarse - absorber por la P.A.A. la cual compró en el año de 1929 todas las acciones - de aquélla.

El 8 de marzo de 1929 el Congreso de los Estados Unidos de Norteaméri- ca aprobó la Ley Kelly, en virtud de la cual se autorizó al Gobierno para que por medio de contratos postales se otorgara subsidio a aquellas empresas aé- reas que penetraban a países Latinoamericanos, lo cual venía a favorecer in- discutiblemente a México y a Cuba.

La P. A. A. se acogió a dicha ley logrando obtener para la Compañía Me- xicana de Aviación dos dólares por milla libra de correo transportado entre - Brownsville y la ciudad de México.

El Gobierno Guatemalteco rehusaba la entrada de la P.A.A. a su territo- rio, vía México, alegando que ya existía la Pickwick que desde Los Angeles,

California, volaba a suelo guatemalteco, tocando puntos de la costa mexicana del Pacífico y la ciudad de México. Ello originó que Rihl pensara que el Gobierno vecino del Sur otorgaría a la Compañía Mexicana de Aviación el permiso que se negaba a la P.A.A., pero sin embargo también le fue negado a la Compañía Mexicana de Aviación. Se llamó al Lic. Espinosa Mireles, el cual hizo ver al Gobierno de Guatemala la posibilidad de que si a la Compañía Mexicana de Aviación no se le permitía entrar a Guatemala, el Gobierno de México podría cancelar la autorización a la Pickwick para que volara sobre territorio mexicano. Ante tal amenaza, el Gobierno de Guatemala otorgó su consentimiento.

De no haber sido por una serie de afortunadas coincidencias como fueron la promulgación de la Ley Kelly, la compraventa de la Compañía Mexicana de Aviación, la repulsa del Gobierno de Guatemala a la P.A.A. la existencia de la Pickwick, la Compañía Mexicana de Aviación no habría podido recibir el beneficio del contrato postal tan ventajoso ni extender sus redes hasta Guatemala.

La Compañía Mexicana de Aviación se organizó en Tampico en el año de 1924, mientras que la P.A.A. surgió cuatro años después, operando entre La Habana y Tampa, Fla., lo que coloca a la primera en el segundo puesto de antigüedad en el Continente Americano, ya que la que primero se formó fue la Sociedad Colombo Alemana de Transportación Aérea en el año de 1919.

La Compañía Mexicana de Aviación no puede considerarse como hija de-

la P.A.A. aún cuando le deba su prestigio y su prosperidad. A su sombra creció y se desarrolló hasta el día de su emancipación, aunque conservó la P.A.A. el 40% del total de sus acciones. El resto, que determina su dirección, su manejo y su política, está suscrito por capital mexicano.

Capítulo interesante e importante es el que se refiere a los pilotos que tuvo la C.M.A. cuando en el año de 1924 comenzó a volar con sus aviones — Lincoln Standard, sus pilotos eran de nacionalidad estadounidense. Figuraban entre ellos Joe Glass, Ed Snyder, Robertson, Neimann, Hoffman, Frank Hawks entre otros.

Casi desde un principio la Compañía Mexicana de Aviación utilizó los servicios de algunos pilotos mexicanos entre quienes figuraban Antonio Cárdenas Rodríguez y Rodolfo Torres Rico; no siendo sino hasta el año de 1936 cuando el General Francisco J. Múgica, Secretario de Comunicaciones, exigió que todo el personal de vuelos de las empresas aéreas de la República Mexicana fueran precisamente mexicanos, en cumplimiento a las leyes sobre el particular. Desde aquel año hasta nuestros días todo el personal de vuelo de la Compañía Mexicana de Aviación ha sido de nacionalidad mexicana y dicho personal lo constituyen en su generalidad pilotos egresados de la Escuela Militar de Aviación. Cabe mencionar a algunos de ellos: Andrés Fabre, José Alberto Osio, José Zertuche, Luis Boyer, Amado Delgado, etc.

En 1929 la Compañía Mexicana de Aviación comenzó a instalar sus torres inalámbricas y sus sistemas meteorológicos para la navegación aérea.

Ese mismo año la empresa estableció en Tampico su primera estación de radio. En la actualidad cuenta con 27 que cubren una extensa red inalámbrica desde la frontera norte hasta la frontera sur y desde el Pacífico hasta el Golfo de México. Algunas de esas estaciones funcionan las 24 horas del día auxiliando durante el vuelo a la flota con que cuenta la empresa. Estas se encuentran en lugares de la República como lo son la Ciudad de México, Chetumal, Mérida, Nuevo Laredo, Mexicali, Cozumel, Ciudad del Carmen, Campeche, Puerto Peñasco, Tuxpan, Tampico, Hermosillo, Ciudad Obregón, Monterrey y Tapachula.

El servicio de la Compañía Mexicana de Aviación a La Habana, Cuba fue inaugurado el año de 1931 y ese mismo año se puso en función el servicio entre la Ciudad de México y Los Angeles, Cal. y la ruta carguera entre la Ciudad de México y Villahermosa. El express aéreo comenzó a operar el año de 1931, siendo durante ese mismo año cuando la empresa amplió sus rutas hasta Chetumal, e introdujo los aviones Douglas DC-3 con capacidad para 21 pasajeros entre México y Mérida. Ese mismo año quedaron conectadas las rutas con Nuevo Laredo y Monterrey. Sus actividades fueron en un aumento constante y se puede decir que a la fecha sus aviones vuelan alrededor de 300,000 kilómetros por semana.

Hace 14 años que la Compañía Mexicana de Aviación vuela sin interrupciones desde la Ciudad de México a Los Angeles, Cal. a lo largo de la costa occidental. En la actualidad tiene un servicio local que toca Guadajala-

ra, Mazatlán, Hermosillo y Mexicali. La Compañía Mexicana de Aviación lleva todos los días la bandera mexicana a los Estados Unidos de Norteamérica, lo que constituye un gran orgullo para el pueblo de México.

B) AERONAVES DE MEXICO.

La historia de Aeronaves de México, podemos considerar que comenzó el 14 de septiembre de 1934. Realiza el primer vuelo México-Acapulco. El primer avión que utilizó esta compañía para sus vuelos a ese puerto fue un Stinson de Luxe de 5 plazas dotado de un motor Lycoming de 215 caballos de fuerza. Este avión fue adquirido en Kansas City por don Antonio Díaz Lombardo, quien personalmente fue a escogerlo acompañado del piloto Julio Zinzer.

El avión llegó a México en los últimos días de agosto de 1934, ostentando la matrícula norteamericana HC-14163 y el 7 de septiembre le fue otorgada la matrícula mexicana XB-AJY, haciéndose en esos días varios vuelos de cortesía para autoridades y periodistas sobre la ruta México-Acapulco.

El servicio regular fue oficialmente inaugurado el 14 de septiembre de 1934, realizando el primer vuelo el capitán, P.A. Cloyd P. Clevenger. Desde esa fecha el servicio se ha sostenido con toda regularidad.

Fue en este día cuando el gobierno le concedió un "permiso experimental" para establecer el servicio de horarios regulares entre la Ciudad de México y Acapulco.

Operando con aviones Beechraft, Aeronaves de Mexico, aunque desconocida, comenzó a incrementar el turismo a lo que a través del tiempo ha sido

definido como el paraíso del pacífico.

Eventualmente le fue otorgada a Aeronaves de México, la franquicia -- permanente para volar a Acapulco.

La formación de Aeronaves de México como empresa de transporte aéreo comercial, se hizo bajo los auspicios del Sr. Díaz Lombardo, pero el hombre al que sin lugar a dudas se debe el éxito que la compañía alcanzó hasta su reciente nacionalización fue sin duda alguna a Don Carlos Ramos. Bajo su hábil dirección y por sus amplios conocimientos y experiencia en aviación, Aeronaves de México pasó los mejores años de su historia.

En septiembre de 1940, Pan American Airways, adquirió un 40% consiguiendo con esto que el siguiente año fueran incluidas en la red de rutas de Aeronaves, Mazatlán y La Paz. En 1941, Aeronaves también adquirió la primera de varias líneas aéreas que con el tiempo estarían bajo su control, "Transportes Aéreos del Pacífico". Dos años después en 1943, "Taxi Aéreo de Oaxaca" pasó a ser propiedad de Aeronaves, iniciándose con esto rutas al norte, este y sur de la ciudad de México.

En 1944, Aeronaves obtuvo las rutas que hasta entonces habían sido de "Líneas Aéreas Jesús Sarabia".

La primera ruta internacional fue la de Nogales, Arizona en 1947.

Uno de los principales acontecimientos fue cuando en 1952 Aeronaves adquirió "Líneas Aéreas Mexicanas" (LAMSA) y dió con ello servicio al norte central de México.

En 1954, Aeronaves de México absorbió "Aerovías Reforma" otra importante línea local que operaba volando a Tijuana y a otras ciudades claves.

En el año de 1950, la mayoría de vuelos de Aeronaves eran operados en aviones DC-3 y DC-4, muchos de los cuales vinieron a formar parte de su flota como resultado de sus fusiones. Dos Constellations se rentaron a una empresa extranjera para la ruta México-Tijuana.

En 1957 la participación de Pan American fue obtenida por capital mexicano, transformándose Aeronaves en una firma mexicana en su totalidad.

En el mismo año le fue otorgado a Aeronaves el derecho para operar la primera de sus rutas internacionales, México-New York en vuelo directo.

En 1959, los pilotos de seis líneas aéreas mexicanas se declararon en huelga, lo que representaba una crisis económica para las compañías, por lo cual el gobierno tomó temporalmente su administración.

En ese tiempo, el Ing. Jorge Pérez y Bouras tenía el cargo de Vicepresidente de la firma automovilística Studebaker, de dónde fue llamado para la administración de Aeronaves.

Con el nombramiento del Ing. Jorge Pérez y Bouras, el primer paso fue una total reorganización.

El equipo de vuelo se estandarizó y los aviones Convairs y Constellations fueron vendidos y reemplazados por DC-6's. Fue entonces cuando se adquirió un DC-8 Jet para la ruta de New York.

Se establecieron entrenamientos para los pilotos, muchos de ellos fue

ron enviados a Europa para recibir cursos especiales.

Fue entonces cuando se obtuvo la aprobación para aumentar las tarifas de pasajeros en determinadas rutas, tarifas que en la mayoría de los casos -- fueron desafortunadamente bajas y que fueron una de las principales razones -- del problema económico de la compañía.

Entonces fue cuando comenzó lo que podría ser clasificado como el resurgimiento más espectacular de una compañía aérea, dentro de la aviación comercial mundial, nuevas rutas nacionales e internacionales fueron iniciadas.-

En septiembre de 1960, Aeronaves absorbió "Aerolíneas Mexicanas", la cual volaba a Matamoros (al otro lado de Bronsville) así como a Torreón, Reynosa (al otro lado de Mc Allen, Texas) y otras ciudades claves en el país. -- Trans-Mar de Cortés, que en pequeña escala operaba La Paz y Tijuana pasó a ser propiedad de Aeronaves.

En 1962, Aeronaves absorbió "Guest Aerovías México", tomando con -- ello la ruta México-Miami, así como también las rutas hasta entonces de la -- Guest a Centro y Sudamérica.

Durante algún tiempo estuvo muy extendida la creencia de que Aeronaves de México sólo servía la ruta México-Acapulco, pero al cumplir la empresa sus 15 años de vida, contaba con rutas a Nogales, Tepic, Mazatlán, Culiacán, Guasave, Los Mochis, Navojoa, Ciudad Obregón, Guaymas y Hermosillo.

En la actualidad la compañía tiene en uso diario al bello puerto del pa

cífico, aviones DC-9. Un récord que puede enorgullecer a la empresa y a la aviación nacional, lo constituye el hecho de que hasta la fecha en la ruta México-Acapulco, Aeronaves de México no ha tenido un solo accidente, no obstante la gran frecuencia de vuelos y la enorme cantidad de pasajeros que se transportan por dicha línea al puerto guerrerense.

La ruta a Miami se extendió a Madrid, para ese tiempo Aeronaves de México había aumentado su flota con dos Jets DC-8.

Durante 1964, Detroit, Toronto y Montreal vinieron a formar parte de la red de rutas de Aeronaves de México.

En su impresionante crecimiento la Compañía Nacional vio aumentada nuevamente sus rutas internacionales, al sumarle la ciudad de Phoenix, en mayo de 1966.

Una fecha histórica dentro de la aviación comercial de nuestro país, fue el último vuelo de Aeronaves de México con equipo de hélice (DC-6) el día 4 de marzo de 1968. Ese día se abrió un nuevo capítulo en nuestra aviación comercial, al quedar integrada la flota de Aeronaves de México con equipo Aerojet DC-8 y DC-9.

De esta manera, Aeronaves de México, resurgió de la crisis de 1959, en esa fecha la red de rutas ascendía a 13,365 Kms., actualmente cubre poco más de 50,000 Kms., y sirve a 45 ciudades en México y el extranjero. En 1959 se transportaron 416,429 pasajeros, en la actualidad se transporta más de un millón de pasajeros.

Aeronaves de México, la empresa aérea más importante del país, continúa su marcha ascendente para orgullo de todos los mexicanos.

C) . - EMPRESAS AEREAS EXTRANJERAS QUE OPERAN EN MEXICO .

Hasta el año de 1952 sólo operaban en nuestro país tres empresas aéreas extranjeras: la P.A.A. , la TACA y la American Airlines; otras como la PICKWICK, la Braniff habían dejado de volar a México. A Iberia la había suspendido nuestro Gobierno al no haber reciprocidad de trato para Guest Aerovías México, en España. Guest finalmente acabó fusionándose con AMSA.

El 28 de abril de 1952 llega al Aeropuerto Central de la Ciudad de México, un Constellation L-749 de Air France, inaugurando la ruta a París, vía Nueva York. A bordo del "Parisien Special" viajaron treinta y cuatro pasajeros entre los que figuraban personajes de la política francesa, como Guy Petit, Paul Reynaud y Jules Moch. El vuelo directo a París con escala en Nueva York se hacía en aquél entonces en el término de 21 horas.

Correspondió el honor a la línea holandesa K.L.M. de ser la primera que inició el servicio de Jet en nuestro país.

Actualmente las compañías extranjeras que vuelan regularmente a la República Mexicana son:

- a) Canadian Pacific (Canadá)
- b) Braniff International (E. U.)
- c) Eastern Airlines (E. U.)

- d) Western Airlines (E.U.)
- e) Aerolíneas Peruanas (Perú)
- f) Cubana de Aviación (Cuba)
- g) Varig (Brasil)
- h) LACSA (Costa Rica)
- i) AVIANCA (Colombia)
- j) AVIATECA (Guatemala)
- k) VIASA (Venezuela)
- l) TAN (Honduras)
- m) Iberia (España)
- n) K.L.M. (Holanda)
- o) Sabena (Bélgica)
- p) ALITALIA (Italia)
- q) QUANTAS (Australia)
- r) LUFTHANSA (Alemania)
- s) BOAC (Gran Bretaña)
- t) American Airlines (E.U.)
- u) Pan American World Airways (E.U.)
- v) Aerolíneas Argentinas (Argentina)
- w) Air France (France)
- x) T.T.A. (E.U.)

D).- EL NUEVO "BOEING 747".

Satisfactoriamente acaba de salir al mercado mundial el avión comercial más grande del mundo, el cual en un futuro no muy lejano formará parte de las flotillas con que cuenta nuestra aviación comercial.

El enorme BOEING 747 tiene un peso de 355 toneladas y transporta más de 490 pasajeros. El total de los asientos disponibles será de acuerdo a las necesidades de cada empresa. Es el avión comercial subsónico más rápido, capaz de desarrollar 625 millas por hora; puede cargar hasta 150 toneladas de combustible, quemando 8 toneladas por hora en un vuelo, por ejemplo de Chicago a Tokio.

También es el avión subsónico certificado para volar altitudes hasta de 45,000 pies, más alto que ninguno; y es tan grande que durante el vuelo las alas comprimen el aire, produciendo sus propias condiciones meteorológicas. Cada ala es igual en superficie a una cancha de tenis y la cola se levanta a 63 pies arriba del piso; es tan alto como un edificio de cinco pisos. La cabina de la tripulación está a una altura de 26 pies arriba del piso. Los cuatro gigantes motores de turbina tienen unas bocas de entrada de 8 pies de diámetro. La aceleración en el despegue es tan fuerte que el fuselaje del avión se estira 4 pulgadas.

Estos aviones son arrastrados hasta sus áreas de abordaje por tractores construídos especialmente para ese efecto. El 747 se vende en 20 millones de

dólares cada uno, y fue realizado por la Boeing a un costo total de 750 millones. Si el avión hubiera fracasado, habría sido el fracaso más costoso en la historia de la industria.

Hubieron de pasar muchos años de costosa investigación y diseño de un avión comercial de largo alcance y de gran capacidad. El único problema era si sería aceptado en el mercado y además representaba una inversión de billones de dólares, lo cual era una suma demasiado grande para arriesgarla, aún para una compañía del tamaño de la Boeing. Fue entonces cuando la Pan American entró en escena. Su presidente, Juan Trippe garantizó que Pan American compraría los superjets a la Boeing; cada uno costaría 20 millones de dólares. Si no hubiera sido por el valor de Bill Allen, Presidente de la Boeing, y por Trippe, de Pan American, el superjet no existiría hoy día.

La decisión fue sabia pues la Boeing aceptó empezar con la venta de cincuenta 747's y a la fecha tiene cerca de 200 pedidos de aerolíneas de todo el mundo, entre las cuales se encuentran las compañías mexicanas.

En un principio se planearon 20 puertas de tamaño standard para el rápido movimiento de pasajeros pero esto llevó a problemas estructurales; así que aumentaron al doble el tamaño de las puertas y redujeron el número a diez.

Especificaciones finales: cuatro turbinas, estructura ancha, largo del ala 195 pies 8 pulgadas, largo del fuselaje 225.2, alto de la misma 8.4, espacio para carga 6,190 pies cúbicos. Lo más significativo de todo es que el 747 puede volar dejando ganancia llevando únicamente carga, sin pasajeros.

dólares cada uno, y fue realizado por la Boeing a un costo total de 750 millones. Si el avión hubiera fracasado, habría sido el fracaso más costoso en la historia de la industria.

Hubieron de pasar muchos años de costosa investigación y diseño de -- un avión comercial de largo alcance y de gran capacidad. El único problema -- era si sería aceptado en el mercado y además representaba una inversión de -- billones de dólares, lo cual era una suma demasiado grande para arriesgarla, -- aún para una compañía del tamaño de la Boeing. Fue entonces cuando la Pan -- American entró en escena. Su presidente, Juan Trippe garantizó que Pan Ame -- rican compraría los superjets a la Boeing; cada uno costaría 20 millones de -- dólares. Si no hubiera sido por el valor de Bill Allen, Presidente de la Boeing, y por Trippe, de Pan American, el superjet no existiría hoy día.

La decisión fue sabia pues la Boeing aceptó empezar con la venta de -- cincuenta 747's y a la fecha tiene cerca de 200 pedidos de aerolíneas de todo el mundo, entre las cuales se encuentran las compañías mexicanas.

En un principio se planearon 20 puertas de tamaño standard para el rápi -- do movimiento de pasajeros pero esto llevó a problemas estructurales; así -- que aumentaron al doble el tamaño de las puertas y redujeron el número a diez.

Especificaciones finales: cuatro turbinas, estructura ancha, largo del -- ala 195 pies 8 pulgadas, largo del fuselaje 225.2, alto de la misma 8.4, es -- pacio para carga 6,190 pies cúbicos. Lo más significativo de todo es que el -- 747 puede volar dejando ganancia llevando únicamente carga, sin pasajeros.

Existe una reducción en las tarifas pero indirectamente, ya que el costo de operación de las aerolíneas es alarmante, éstas esperan que con la enorme capacidad de carga de este avión se pueda mantener al nivel actual corriente la tarifa de pasajeros, en lugar de elevarla constantemente de acuerdo con el alza de los costos de operación. De aquí va en esencia la ganancia para el pasajero.

La sensación que se experimenta en este coloso es la de un hotel que vuela y sus enormes turbinas son increíblemente silenciosas. El 747 pasa a través de las turbulencias ignorándolas. Está diseñado para tener 16 toilet y se pueden colocar cuantas cocinas sean necesarias. Puede llevar 16 sobrecargos, una para cada treinta pasajeros en clase turista y una por cada quince en primera clase.

Cada una de las cinco secciones para pasajeros, cuatro de clase turista y una de primera, tienen una ancha pantalla de cine, además de otras pequeñas para circuito cerrado de T.V. o para programas en vivo recibidos por satélite; éstas se encuentran colgando del techo cada cinco hileras de asientos en los cuales hay audífonos que reciben en doce canales. Todo este entretenimiento hace que el vuelo resulte corto y placentero.

Las pistas existentes en la mayoría de los aeropuertos tienen un promedio de 12,000 pies de longitud y son adecuadas para el 747, pero no dejan mucho margen de seguridad. Lo ideal son pistas de 15,000 pies para que puedan

despegar completamente cargados en cualquier clase de clima. Muchas pistas tendrán que ser acondicionadas para soportar el peso del 747, ya que su peso máximo de despegue es de 775,000 libras.

Es por lo tanto motivo de gran satisfacción el saber que las dos grandes empresas aéreas mexicanas, como lo son Aeronaves de México y Mexicana de Aviación, ya hayan hecho sus pedidos a la Boeing, para que en un lapso de — tiempo no muy grande, nuestros magníficos pilotos se encuentren al mando de aparatos tan fabulosos como éste y surcando los aires intercontinentales, portando los emblemas de nuestra tierra tan querida, México.

CAPITULO III

LA LEGISLACION SOBRE LAS TRIPULACIONES AERONAUTICAS.

A).- Ley de Vías Generales de Comunicación

B).- Las Tripulaciones Aeronáuticas y la Nueva Ley Federal del Trabajo.

C).- Teoría Integral de Derecho del Trabajo.

CAPITULO III

A) LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Con fecha 19 de febrero de 1940 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la Ley de Vías Generales de Comunicación, la cual abrogó la de 29 de agosto de 1932, publicada en el Diario Oficial de 28 de septiembre del mismo año.

Es en el Libro Cuarto en el que se refiere a las Comunicaciones Aeronáuticas comprendiendo los artículos 306 al 373.

El capítulo que nos interesa para el trabajo que llevo a cabo es el V y VI, pero haré mención a algunos otros artículos que considero son de importancia para un conocimiento un poco más amplio sobre las comunicaciones aeronáuticas.

APENDICE.

Disposiciones Generales

"ART. 306.- El espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional.

Para los efectos de esta ley, el término territorio mexicano comprende la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos, las aguas territoriales e islas adyacentes en ambos mares, y la Isla de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico.

"ART. 307.- La navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente por la presente ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables".

"ART. 308.- Para los efectos de inspección, vigilancia y control de la navegación aérea civil, toda aeronave civil que se encuentre en territorio mexicano o vuele sobre el mismo, así como su tripulación, pasajeros y efectos transportados quedan sujetos exclusivamente a la jurisdicción y competencia del Ejecutivo Federal."

"ART. 309.- Se someterán a las leyes mexicanas:

I.- Los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo, ya sea sobre territorio nacional o sobre mares no territoriales y aquellos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas durante el vuelo sobre territorio extranjero, a menos que sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad o el orden público del Estado extranjero subyacente.

II.- Los actos delictuosos ocurridos a bordo de cualquiera aeronave sobre territorio extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos en territorio mexicano.

Son aplicables a la navegación aérea civil las disposiciones que sobre nacimientos y defunciones a bordo de un buque mexicano establece el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales. "

"ART. 310.- Serán solidariamente responsables el propietario, poseedor u operador de la aeronave con el comandante o piloto de la misma, por cualquiera violación a esta ley y sus reglamentos, resultante de órdenes dictadas por alguno de aquéllos".

Del régimen de las aeronaves

"ART. 311. - Para los efectos de esta ley se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

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

Las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de Estado se consideran aeronaves de Estado."

"ART. 312. - La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles se rigen por las disposiciones siguientes:

I. - Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas;

II. - Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula;

III. - Para adquirir, modificar o cancelar la marca de nacionalidad o la matrícula de una aeronave mexicana se requiere cumplir con las formalidades establecidas por esta ley;

IV. - Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera;

V. - La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano y el otorgamiento de su matrícula le confieren la nacionalidad mexicana;

VI.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano podrá ser solicitada por el propietario de la aeronave o por quien tenga título para ello.

Inscrita la aeronave se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de nacionalidad y matrícula que la identificará y probará su inscripción."

"ART. 314.- La cancelación de la matrícula de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano implica la pérdida de su nacionalidad mexicana."

De las marcas de nacionalidad y matrícula.

"ART. 315.- Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula.

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves mexicanas serán las siglas XA para las de servicio público; XB para las de servicio privado; XC para las del Estado.

La Secretaría de Comunicaciones asignará a cada aeronave su marca de matrícula, la cual, junto con la nacionalidad, se fijará en la aeronave en la forma y con las características que determine el reglamento respectivo.

Las aeronaves mexicanas que se utilicen en un servicio público de transporte internacional deberán ostentar, en la forma reglamentaria, la insignia nacional."

De la aeronavegabilidad.-

"ART. 316.- La Secretaría de Comunicaciones - expedirá el certificado de navegabilidad como cons- tancia de que la aeronave ha pasado las pruebas y el control técnico prescritos, para permitirle volar en - condiciones de seguridad técnicamente satisfacto- rias.

La obtención, suspensión y cancelación del -- certificado de navegabilidad estarán sujetos a los -- requisitos reglamentarios."

"ART. 317.- Se presume, salvo prueba en con- trario, que una aeronave con certificado vigente de - navegabilidad ha partido en condiciones de vuelo -- técnicamente satisfactorias."

"ART. - 318.- Las aeronaves, motores y acceso- rios que se construyan, reparen o modifiquen, no p^o drán ser puestas en servicio sin aprobación de la -- Secretaría de Comunicaciones, de conformidad con - el reglamento respectivo."

Del personal técnico aeronáutico

"ART. - 319.- El personal técnico aeronáutico - está constituido por los miembros de la tripulación - de vuelo, y el personal de tierra adscrito al servi- cio de la navegación aérea civil.

Para actuar como miembro del personal técnico aeronáutico se requiere ser titular de una licencia - válida para ejercer las funciones correspondientes - que le haya otorgado o reconocido la Secretaría de - Comunicaciones. Esta dependencia podrá convali- dar o reconocer las licencias expedidas en el ex- tranjero por autoridad competente, siempre que los

requisitos bajo los cuales se expidieron o se declararan válidas, sean iguales, por lo menos, a las -- normas mínimas reglamentarias exigidas en México para el otorgamiento de tales licencias.

Los requisitos de edad nacionalidad y conducta exigidos para obtener las licencias aeronáuticas; -- las condiciones de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia necesarios para obtenerlas, así como la aptitud que a sus titulares se reconozcan y las facultades que se les concedan por las mismas licencias, serán determinados en los reglamentos respectivos que también prescribirán la vigencia, condiciones de renovación, suspensión y renovación de dichas licencias."

"ART. 320.- La Secretaría de Comunicaciones podrá autorizar el empleo temporal de técnicos extranjeros como asesores o instructores de personal aeronáutico mexicano, cuando a su juicio sea necesario para el desempeño o mejoramiento de un servicio aeronáutico."

Del comandante de la aeronave

"ART. 321.- Toda aeronave destinada a un servicio público de transporte estará bajo el mando de un comandante designado por la empresa operadora de entre los pilotos que integren la tripulación de vuelo.

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

"ART. 322.- El comandante de la aeronave registrará en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos a bordo durante el vuelo y los pondrá en conocimiento de las autoridades federales competentes del primer lugar de aterrizaje en territorio nacional, o de las autoridades extranjeras competentes y del cónsul mexicano, si el aterrizaje se realiza fuera del país."

De las operaciones

"ART. 323.- Para operar en territorio mexicano los propietarios, poseedores u operadores de aeronaves civiles y, en su caso, los comandantes y pilotos deberán cumplir con los siguientes requisitos:

I.- Utilizar los tipos de aeronaves que exijan la concesión o permiso respectivo, de acuerdo con el servicio a que se destinen;

II.- Operar la aeronave dentro de las limitaciones de su certificado de aeronavegabilidad;

III.- Estar provistos de los certificados de matrícula y aeronavegabilidad, licencias del personal aeronáutico y demás documentos requeridos;

IV.- Antes de iniciar el vuelo, cerciorarse de la vigencia del certificado de aeronavegabilidad y licencias del personal y preparar y observar, salvo caso de emergencia, el plan de vuelo conforme al cual deban realizarse las operaciones;

V.- Usar solamente los aeródromos autorizados que sean adecuados para el tipo de aeronaves operadas y para el servicio de que se trate, salvo caso de emergencia;

VI.- Dotar a las aeronaves con los equipos de radiocomunicación y de auxilio que señalen los reglamentos respectivos para cada tipo de aeronave;

VII.- Observar las disposiciones reglamentarias sobre luces y señales para la circulación aérea;

VIII.- Realizar las maniobras de embarque y desembarque, carga y descarga de las aeronaves, - en forma tal que no estorben las de otras aeronaves - ni impidan el tránsito aéreo ni la circulación en los aeródromos. "

"ART. 324.- En las aeronaves civiles no se podrá:

I.- Volar sobre zonas que hayan sido declaradas prohibidas a la navegación por el Ejecutivo Federal;

II.- Transportar armas, municiones, explosivos y artículos que por su naturaleza inherente sean peligrosos, a menos que cuenten con permiso de las autoridades competentes;

III.- Transportar personas en estado de embriaguez o bajo los efectos de estupefacientes y, salvo con permiso de las autoridades competentes, cadáveres y enfermos contagiosos o mentales;

IV.- Realizar vuelos acrobáticos y evoluciones de carácter peligroso sobre las ciudades y centros de población. "

"ART. 325.- El examen y despacho de las aeronaves de servicio público, así como de sus tripulantes y de sus pasajeros y equipajes, carga y correo - deberá llevarse a cabo en la forma expedita que los reglamentos señalen. "

**B) LAS TRIPULACIONES AERONAUTICAS Y
LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.**

La nueva Ley Federal del Trabajo constituye sin duda alguna un ordenamiento que vino en auxilio de la clase trabajadora, otorgándole una serie mayor de prestaciones y beneficios que resultan de mucha utilidad para la clase antes mencionada.

La primera parte de la Nueva Ley Federal del Trabajo lleva el nombre de Legislación Fundamental y Reglamentaria del Trabajo y corresponde al Título Sexto, Capítulo IV; reglamenta todo lo concerniente al trabajo de las tripulaciones aeronáuticas.

Para considerar este tema de mucha importancia en la actualidad, haré mención a los artículos consignados en ese Título Sexto, Capítulo IV, además de emitir algunas opiniones que he sacado en conclusión y para una mejor exposición del tema.

Trabajo de las tripulaciones aeronáuticas.

" ART. 215.- Las disposiciones de este capítulo se aplican al trabajo de las tripulaciones de las aeronaves civiles que ostenten matrícula mexicana. - Tienen como finalidad además de la prevista en el artículo 2o., garantizar la seguridad de las operaciones aeronáuticas, y son irrenunciables en la medida en que correspondan a este propósito."

Este artículo tuvo algunas modificaciones con respecto al de la antigua Ley Federal del Trabajo, por lo que toca a la clasificación de las aeronaves, ya que se consideró que esa clasificación resultaba innecesaria.

La antigua ley hablaba de aeronaves destinadas al transporte de pasajeros, correo y carga y también se refería a las aeronaves civiles comerciales.

La nueva ley suprimió con acierto esos requisitos y consideró que se deben de respetar las disposiciones sobre seguridad en todas las aeronaves.

Constituye también un acierto el hecho de que el presente artículo abarque a todas las aeronaves civiles que ostenten matrícula mexicana, ya que con eso queda protegido el trabajo de aerofumigación aerofotografía, vehículos aéreos como lo son los helicópteros y que a veces transportan cargas pesadas o peligrosas. (Ejemplo: dinamita).

"ART. 216.- Los tripulantes deben tener la calidad de mexicanos por nacimiento."

Es de creación nueva el presente ordenamiento y de igual manera que en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que las tripulaciones deben tener la calidad de mexicanos por nacimiento.

"ART. 217.- Las relaciones de trabajo a que se refiere este capítulo se regirán por las leyes mexicanas, independiente mente del lugar en donde vayan a prestarse los servicios".

Sufrió algunas modificaciones con respecto a la antigua ley y por lo que se refiere al texto del precepto.

"ART. 218.- Deberán considerarse miembros de las tripulaciones aeronáuticas, de acuerdo con las disposiciones legales y técnicas correspondientes:

I.- El piloto al mando de la aeronave (Comandante o Capitán);

II.- Los oficiales que desarrollen labores análogas;

III.- El navegante; y

IV.- Los sobrecargos."

Tiene modificaciones que lo diferencia del precepto de la anterior legislación, pues se tomó en cuenta la modernización de la industria aeronáutica y se apegó a la realidad.

Al señalar en el nuevo precepto "piloto al mando", implica al comandante

te o al capitán en mi opinión obedece al tipo de avión que se maneje. Por ejemplo si se utiliza un avión muy pequeño, se debe llamar capitán y tratándose de un avión a reacción como los que poseen las grandes empresas aéreas, se debe llamar comandante. Lo considero como una cuestión de terminología por lo que se refiere a tipos de aeronaves que se tripulen.

Se suprimió el término de copiloto y se substituyó por el de "oficiales -- que desarrollen funciones análogas". Creo que la razón por la que se cambió de denominación obedece a que el término copiloto resulta bastante anticuado.

Tanto la antigua ley como la nueva, hablan de navegación. Esta clase -- tendía a desaparecer del mapa, pero debido al equipo cada vez más complicado en los aviones Jets, tendrá que seguir dicha clasificación. Al navegante -- solamente se le utiliza en los vuelos para que sea él el que compruebe el instrumental de a bordo.

Considero que su trabajo es de gran ayuda para los comandantes de la -- aeronave y que por consiguiente deben de permanecer dentro de la clasificación antes mencionada.

Con mucho acierto también se suprimió en la nueva ley al mecánico de -- a bordo, ya que en la actualidad no son lo indispensables que fueron en los -- tiempos en que comenzaba la aviación.

Es preferible tener una tripulación de tres pilotos para un caso de emer-

gencia, que utilizar la plaza de uno de ellos por un mecánico de a bordo. Por razones de seguridad fue que desaparecieron los ingenieros de vuelo o mecánicos de a bordo que reglamentaba la antigua ley.

En la fracción V se suprimió lo que la antigua ley llamaba aeromozo, ya que se consideró que no existe. Fue también por razones de seguridad para el pasaje que se modificó el término de sobrecargo que estipulaba la antigua ley, por el de sobrecargos de la nueva ley. Constituye, sin duda alguna, otro gran alcance dentro del nuevo ordenamiento.

"ART. 219.- Serán considerados representantes del patrón, por la naturaleza de las funciones que desempeñan, los gerentes de operación o superintendentes de vuelos, jefes de adiestramiento, jefes de pilotos, pilotos instructores o asesores, y cualesquiera otros funcionarios que aun cuando tengan diversas denominaciones de cargos, realicen funciones análogas a las anteriores.

Los titulares de las categorías citadas serán designados por el patrón y podrán figurar como pilotos al mando, sin perjuicio de los derechos correspondientes de los pilotos de planta, siempre y cuando reúnan los requisitos que la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos, consignan al respecto."

De la lectura del artículo deducimos que nos señala cuál es la representación patronal ante el grupo de trabajadores.

Dentro del artículo considero que los pilotos instructores o asesores no deberían ser incluidos dentro del grupo de representantes del patrón, ya que -

vienen a ser pilotos que tienen como misión una función técnica de enseñanza de sistemas de emergencia y funcionamiento. Es una función eminentemente técnica y carecen de toda facultad para sancionar y para dirigir, o sea, que vigilan el orden y cumplimiento de operación de las aeronaves. Durante un vuelo de adiestramiento, el asesor se limita a observar el buen o mal desempeño de la tripulación, corregir las fallas que se originen en dicho vuelo, pero él no puede tomar los controles del avión, salvo el caso de que el comandante de la nave dé su autorización para que lo haga. De lo anterior deduzco que si realmente fuera representante del patrón, podría tomar y ordenar se le diera el mando de la aeronave en cualquier momento en que lo solicitare, pero resulta que no es así.

En caso de peligro si puede tomar el mando sin necesidad de autorización por parte del comandante y eso es en forma profesional.

Por lo expuesto cabe señalar que los asesores no vienen a ser representantes del patrón y se deberían de suprimir del artículo a que nos acabamos de referir.

"ART. 220.- El piloto al mando de una aeronave es responsable de la conducción y seguridad de la misma durante el tiempo efectivo de vuelo, y tiene a su cargo la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la tripulación, de los pasajeros, del equipaje y de la carga y correo que aquélla transporte. Las responsabilidades y atribuciones que confiere a los comandantes la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos, no podrán ser reducidas ni -

modificadas por el ejercicio de los derechos y obligaciones que les corresponden conforme a las normas de trabajo."

"ART. 221.- Para la determinación de las jornadas de trabajo, se considerarán las tablas de salida y puesta de sol, con relación al lugar más cercano al que se encuentre la aeronave en vuelo."

Fue objeto de modificación tanto el contenido como la redacción del precepto, ya que no es posible que en todas partes del mundo se meta el sol a la misma hora. La práctica universal es que se tome a la salida y puesta del sol como medio para fijar el horario correspondiente a las jornadas diurna y nocturna de trabajo.

Este sistema viene a determinar las jornadas de trabajo según es el vuelo de las aeronaves y sin que se afecten con los cambios de meridianos.

El sistema ha sido adoptado por la mayoría de los países. La jornada nocturna según éste artículo comienza cuando el sol se mete y termina cuando sale de nueva cuenta el sol y en esas condiciones tanto la empresa como el trabajador de la misma tienen control sobre si se está efectuando o no lo nocturno.

"ART. 222.- Por tiempo efectivo de vuelo se entiende el comprendido desde que una aeronave comienza a moverse por su propio impulso, o es remolcada para tomar posición de despegue, hasta que se detiene al terminar el vuelo."

La frase "desde que comienza a moverse bajo su propio impulso, o es remolcada para tomar posición de despegue", constituye un gran beneficio -- que se alcanzó para los pilotos aviadores.

El objeto que se persiguió fue que al momento de encender las turbinas de los aviones a reacción, se protegieran las instalaciones y las personas que se encontraran cercanas al avión; es por eso que en casi todos los -- aeropuertos del mundo se utiliza un tractor para remolcar a las aeronaves hasta el área señalada para llevar a cabo las maniobras de arranque de las turbinas.

Otro de los motivos es el que no se desprotegiera al piloto por lo que toca al tiempo empleado en checar los instrumentos de la cabina y computarle ese tiempo que empleó, pues ya se considera como labor de pilotaje. Opino que constituye un gran acierto por parte del legislador el texto del presente artículo.

"ART. 223.- El tiempo total de servicios que deben prestar los tripulantes, considerado el equipo que se utilice, se fijará en el contrato de trabajo y comprenderá solamente el tiempo efectivo de vuelo, el de ruta y el de servicios de reserva, sin que pueda exceder de ciento ochenta horas -- mensuales."

La conclusión que saqué del estudio del artículo es que resulta incompleto, pues pasa por alto el tiempo que emplean los pilotos en cursos de --

adiestramiento en tierra y que deberfan de tomarse como tiempo de servicio.

La reducci3n de que habla el artfculo 229 debe incluir a los sobrecargos ya que en viajes a largas distancias tienen que recorrer muchas veces el avi3n de extremo a extremo para atender a los pasajeros y tanto caminar les ocasiona el que padezcan de varices, como consecuencia de la fatiga de trabajo.

"ART. 224.- El tiempo efectivo de vuelo -- que mensualmente podr3n trabajar los tripulantes se fijar3 en los contratos de trabajo, tomando en consideraci3n las caracterfsticas del equipo que se utilice, sin que pueda exceder de noventa horas."

"ART. 225.- El tiempo efectivo de vuelo de los tripulantes no exceder3 de ocho horas en la jornada diurna, de siete en la nocturna y de siete y media en la mixta, salvo que se les conceda un perfdodo de descanso horizontal, antes de cumplir dichas jornadas o al cumplirlas, igual al tiempo volado. El tiempo excedente al sefialado ser3 extraordinario. "

"ART. 226.- Las jornadas de los tripulantes se ajustar3n a las necesidades del servicio y podr3n principiar a cualquiera hora del dfa o de la noche"

"ART. 227.- Cuando las necesidades del servicio o las caracterfsticas de las rutas en operaci3n lo requieran, el tiempo total de servicios de los tripulantes ser3 repartido en forma convencional durante la jornada correspondiente."

"ART. 228.- Los tripulantes no podr3n in-

terrumpir un servicio de vuelo durante su trayecto por vencimiento de la jornada de trabajo. En caso de que alcancen el límite de su jornada durante el vuelo o en un aeropuerto que no sea el de destino final, tendrán la obligación de terminarlo si no requiere más de tres horas. Si requiere mayor tiempo, serán relevados o suspenderán el vuelo en el aeropuerto más próximo del trayecto.

El patrón está obligado a utilizar tripulaciones reforzadas en los vuelos cuyos horarios e itinerarios aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes impliquen más de diez horas de tiempo efectivo de vuelo. El comandante de la nave vigilará que los tripulantes tengan a bordo los descansos que les corresponden, de acuerdo con la distribución de tiempo que al respecto prepare. "

"ART. 229.- Cuando se use equipo a reacción podrá reducirse la duración del tiempo total de servicios señalados en este capítulo. "

"ART. 230.- Cuando por necesidades del servicio los tripulantes excedan su tiempo total de servicios, percibirán por cada hora extra un ciento por ciento más del salario correspondiente. El tiempo excedente, calculado y pagado en los términos de este artículo, no será objeto de nuevo pago. "

"ART. 231.- Las tripulaciones están obligadas a prolongar su jornada de trabajo en los vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento. Las horas excedentes se retribuirán en la forma prevista en el párrafo primero del artículo 67. "

"ART. 232.- Los tripulantes que presten servicios en los días de descanso obligatorio tendrán derecho a la retribución consignada en el artículo 75. Se exceptúan los casos de terminación de un servicio que no exceda de la primera hora y media de dichos días, en los que únicamente percibirán el importe de un día de salario adicional.

Para los efectos de este artículo, los días se iniciarán a las cero horas y terminarán a las veinticuatro, tiempo oficial del lugar de la base de residencia."

"ART. 233.- Los tripulantes tienen derecho a un período anual de vacaciones de treinta días de calendario, no acumulables. Este período podrá disfrutarse semestralmente en forma proporcional, y se aumentará en un día por cada año de servicios, sin que exceda de sesenta días de calendario."

Me parece que el legislador obró con mucho tino al aumentar en la nueva ley a 30 días el período de vacaciones para las tripulaciones, ya que desde el punto de vista médico es el necesario para que el tripulante aéreo se relaje de la constante tensión nerviosa que sufre durante el desempeño de su trabajo. Además en esos treinta días que señala la ley, el piloto no debe tener ningún contacto con el avión, para que así pueda realmente reponerse de dicha tensión y preservar su salud y resistencia física.

"ART. 234.- No es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipule salarios distintos para trabajo igual, si éste se presta en aeronaves de diversa categoría o en diferentes rutas, y la que establezca primas de antigüedad."

"ART. 235.- El salario de los tripulantes se pagará, incluyendo las asignaciones adicionales correspondientes, los días quince y último de cada mes. Las percepciones por concepto de tiempo de vuelo nocturno y de tiempo extraordinario, en la primera quincena del mes siguiente al que se hayan realizado; y el importe de los días de -

descanso obligatorio, en la quincena inmediata a aquélla en que se hayan trabajado.

Los pagos, sea cualquiera su concepto, se harán en moneda nacional y en el lugar de residencia del tripulante, salvo pacto en contrario."

"ART. 236.- Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:

I.- Proporcionar alimentación, alojamiento y transportación a los tripulantes por todo el tiempo que permanezcan fuera de su base por razones de servicio. El pago se hará de conformidad con las normas siguientes:

a) En las estaciones previamente designadas, o en las de pernoctación extraordinaria, la transportación se hará en automóvil y el alojamiento será cubierto directamente por el patrón. La transportación se proporcionará entre los aeropuertos y el lugar de alojamiento y viceversa, excepto en aquellos lugares de base permanente de residencia de los tripulantes.

b) Cuando los alimentos no puedan tomarse a bordo, los tripulantes percibirán una asignación en efectivo, que se fijará según el número de comidas que deban hacerse en cada viaje o en los lugares de pernoctación extraordinaria. El monto de estas asignaciones se fijará de común acuerdo;

II.- Pagar a los tripulantes los gastos de traslado, incluyendo los del cónyuge y familiares de primer grado que dependan económicamente de ellos, de menaje de casa y efectos personales, cuando sean cambiados de su base de residencia. El monto de estos gastos se fijará de común acuerdo;

III. - Repatriar o trasladar al lugar de contratación a los tripulantes cuya aeronave se destruya o inutilice fuera de ese lugar, pagándoles sus salarios y los gastos de viaje; y

IV. - Conceder los permisos a que se refiere el artículo 132 fracciones IX y X, siempre que no se ponga en peligro la seguridad de la aeronave o se imposibilite su salida en la fecha y hora previamente señaladas. "

"ART. 237. - Los tripulantes, en la medida que les corresponda, tienen las obligaciones especiales siguientes:

I. - Cuidar que en las aeronaves a su cargo no se transporten pasajeros o efectos ajenos a los intereses del patrón sin el cumplimiento de los requisitos correspondientes, ni artículos -- prohibidos por la ley, a menos que se cuente con el permiso de las autoridades correspondientes;

II. - Conservar en vigor sus licencias, pasaportes, visas y documentos que se requieran legalmente para el desempeño de sus trabajos;

III. - Presentarse a cubrir los servicios que tengan asignados con la anticipación y en la forma que establezcan su contrato y el reglamento interior de trabajo, salvo causa justificada;

IV. - Someterse, cuando menos dos veces al año, a los exámenes médicos periódicos que prevengan las leyes, los reglamentos y los contratos de trabajo;

V. - Someterse a los adiestramientos que establezca el patrón, según las necesidades del servicio, a fin de conservar o incrementar su eficiencia para ascensos o utilización de equipo de nuevas características técnicas y operar éste al obtener la capacidad requerida;

VI.- Planear, preparar y realizar cada vuelo, con estricto apego a las leyes, reglamentos y demás disposiciones dictadas o aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por el patrón;

VII.- Cerciorarse, antes de iniciar un viaje, de que la aeronave satisface los requisitos legales y reglamentarios, las condiciones necesarias de seguridad, y que ha sido debidamente equipada, provisionada y avituallada;

VIII.- Observar las indicaciones técnicas - que en materia de seguridad de tránsito aéreo boletine el patrón o dicten las autoridades respectivas en el aeropuerto base o en las estaciones foráneas;

IX.- Dar aviso al patrón y, en su caso, a las autoridades competentes, utilizando los medios de comunicación más rápidos de que dispongan, en caso de presentarse en vuelo cualquier situación - de emergencia, o cuando ocurra un accidente;

X.- Efectuar vuelos de auxilio, búsqueda o - salvamento en cualquier tiempo y lugar que se re-quiera;

XI.- Tratándose de los pilotos al mando de -- la aeronave anotar en la bitácora, con exactitud y bajo su responsabilidad, los datos exigidos por - las disposiciones legales relativas y hacer, cuando proceda, la distribución del tiempo de servicio de los demás miembros de la tripulación;

XII.- Rendir los informes, formular las declaraciones y manifestaciones y firmar la documentación que en relación con cada vuelo exijan las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplica--bles; y

XIII.- Poner en conocimiento del patrón al - terminar el vuelo, los defectos mecánicos o téc-

nicos que adviertan o presuman existen en la aeronave."

"ART. 238.- Cuando por cualquier causa un miembro de la tripulación técnica hubiese dejado de volar durante 21 días o más, el tripulante deberá someterse al adiestramiento correspondiente a la categoría que tenía en el momento de la suspensión y comprobar que posee la capacidad técnica y práctica requerida para el desempeño y reanudación de su trabajo, en los términos que establezca la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos."

"ART. 239.- El escalafón de las tripulaciones aeronáuticas tomará en consideración:

I.- La capacidad técnica, física y mental del interesado, referida al equipo que corresponda al puesto de ascenso;

II.- La experiencia previa, determinada, según la especialidad, por las horas de vuelo registradas ante la autoridad competente o por las instrucciones y práctica en el caso de los tripulantes que no tengan obligación de registrar dichas horas de vuelo; y

III.- La antigüedad, en igualdad de condiciones."

El texto del artículo me parece correcto, pero sin embargo creo correcto el invertir las fracciones dejándolas de la siguiente forma: en primer lugar la III que habla de la antigüedad, ya que considero que en lo primero que hay que fijarse para efectuar cualquier ascenso dentro del personal es en la antigüedad, ya que se tiene la experiencia previa y la capacidad técnica, física y mental.

En segundo término la fracción II que se refiere a la experiencia previa y en tercer lugar la fracción I que habla de la capacidad.

"ART. 240.- El tripulante interesado en una promoción de su especialidad, deberá sustentar y aprobar el programa de adiestramiento respectivo y obtener la licencia requerida para cada especialidad por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes".

De la lectura del artículo se desprende, según mi opinión, que existe una equivocación en la redacción del mismo. Dice el texto lo siguiente: aprobar el programa de adiestramiento respectivo, y obtener la licencia... Considero debería decir "con el propósito de obtener la licencia"... pues realmente es el objetivo que se propone al sustentar el adiestramiento respectivo.

"ART. 241.- En el caso de operación de -- equipo con características técnicas distintas del que se venía utilizando, el tripulante y el patrón fijarán las condiciones de trabajo."

"ART. 242.- Queda prohibido a los tripulantes:

I. - Ingerir bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y en las veinticuatro horas anteriores a la iniciación de los vuelos que tengan asignados;

II. - Usar narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de sus horas de trabajo, sin prescripción de un especialista en medicina de aviación. Antes de iniciar su servicio, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del pa--

trón y presentarle la prescripción suscrita por el médico; y

III. - Ejecutar como tripulantes algún vuelo que disminuya sus posibilidades físicas y legales de realizar vuelos al servicio de su patrón."

"ART. 243. - Es causa especial de suspensión de las relaciones de trabajo, sin responsabilidad para el patrón, la suspensión transitoria de las licencias respectivas, de los pasaportes, visas y demás documentos exigidos por las leyes nacionales y extranjeras cuando sea imputable al tripulante."

"ART. 244. - Son causas especiales de terminación o rescisión de las relaciones de trabajo:

I. - La cancelación o revocación definitiva de los documentos especificados en el artículo anterior;

II. - Encontrarse el tripulante en estado de embriaguez, dentro de las veinticuatro horas anteriores a la iniciación del vuelo que tenga asignado o durante el transcurso del mismo;

III. - Encontrarse el tripulante, en cualquier tiempo, bajo la influencia de narcóticos o drogas enervantes salvo lo dispuesto en el artículo 242, fracción II;

IV. - La violación de las leyes, en materia de importación o exportación de mercancías, en el desempeño de sus servicios;

V. - La negativa del tripulante, sin causa justificada a ejecutar vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento, o iniciar o proseguir el servicio de vuelo que le haya sido asignado;

VI.- La negativa del tripulante a cursar los programas de adiestramiento que según las necesidades del servicio establezca el patrón, cuando sean indispensables para conservar o incrementar su eficiencia, para ascensos o para operar equipo con nuevas características técnicas;

VII.- La ejecución, en el desempeño del trabajo, por parte del tripulante, de cualquier acto o la omisión internacional o negligencia que pueda poner en peligro su seguridad o la de los miembros de la tripulación, de los pasajeros o de otras personas, o que dañe, perjudique o ponga en peligro los bienes del patrón o de terceros; y

VIII.- El incumplimiento de las obligaciones señaladas en el artículo 237 y la violación de la prohibición consignada en el artículo 242, fracción III. "

"ART. 245.- La Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, previamente a la aprobación de reglamento interior de trabajo, recabará la opinión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a fin de que en el mismo se observen las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos."

C) TEORIA INTEGRAL DE DERECHO DEL TRABAJO.

El maestro Dr. Alberto Trueba Urbina nos señala dentro de su Teoría Integral, que las fuerzas motrices del Derecho Social hay que buscarlas en la urgente necesidad que existe de proteger a todos los débiles.

Esta teoría surgió como revelación de los textos del artículo 123 de la Constitución Mexicana de 1917, la cual es anterior a la terminación de la

primera guerra mundial en 1918 y la firma del Tratado de Paz de Versalles de 1919.

El derecho social tuvo su origen sin duda alguna en las revoluciones y de las guerras y fue en México la Revolución de 1910 la que dió lugar a que se proclamaran los derechos sociales, llegándose a consagrar en forma jurídica en algunos preceptos constitucionales como son el artículo 27, 28, 123, - 130 del mismo ordenamiento.

El maestro nos da la definición de derecho social diciéndonos que es "el conjunto de normas, principios e instituciones que en función de integración protegen, dignifican y reivindican a los que viven de su trabajo o a los económicamente débiles".

Resume su teoría en cinco puntos importantes:

1o.- La teoría integral divulga el contenido del artículo 123 constitucional, cuya grandiosidad insuperada hasta hoy identifica el derecho del trabajo con el derecho social, siendo el primero parte de éste.

En consecuencia, nuestro derecho del trabajo no es derecho público ni derecho privado.

2o.- Nuestro derecho del trabajo, a partir del 1o. de mayo de 1917, es el estatuto proteccionista y reivindicador del trabajador; no por fuerza expansiva, sino por mandato constitucional que comprende: a los obreros, jornale-

ros, empleados, domésticos, artesanos, burócratas, agentes comerciales, -- médicos, abogados, artistas, deportistas, toreros, técnicos, ingenieros, -- etc. A todo aquel que presta un servicio personal a otro mediante una remuneración. Abarca a toda clase de trabajadores, a los llamados "subordinados" o dependientes" y a los autónomos. Los contratos de prestación de servicios del Código Civil, así como las relaciones personales entre factores y dependientes, comisionistas y comitentes, etc., del Código de Comercio son contratos de trabajo. La nueva Ley Federal del Trabajo reglamenta actividades laborales de las que no se ocupaba la ley anterior.

3o. - El derecho mexicano del trabajo contiene normas que protegen y tutelan a los trabajadores, y REIVINDICATORIAS que tienen por objeto que éstos recuperen la plusvalía con los bienes de la producción que provienen del régimen de explotación capitalista.

4o. - Tanto en las relaciones laborales como en el campo del proceso laboral, las leyes del trabajo deben proteger y tutelar a los trabajadores --- frente a sus explotadores, así como las Juntas de Conciliación y Arbitraje, - de la misma manera que el Poder Judicial Federal, están obligadas a suplir - las quejas deficientes de los trabajadores. (Art. 107, fracción II, de la Constitución).

También el proceso laboral debe ser instrumento de reivindicación de la clase obrera.

5o.- Como los poderes políticos son ineficaces para realizar la reivindicación de los derechos del proletariado, en ejercicio del artículo 123 de la Constitución social que consagra para la clase obrera el derecho a la revolución proletaria podrán cambiarse las estructuras económicas, suprimiendo el régimen de explotación del hombre por el hombre. La Teoría integral es, en suma, no sólo la explicación de las relaciones sociales del artículo 123 (precepto revolucionario) y de sus leyes reglamentarias (productos de la democracia capitalista), sino fuerza dialéctica para la transformación de las estructuras económicas y sociales, haciendo vivas y dinámicas las normas fundamentales del trabajo y de la previsión social, para bienestar y felicidad de todos los hombres y mujeres que viven en nuestro país.

La teoría señala que el artículo 123 constitucional fue de manera categórica el que primero consignó garantías y derechos sociales en favor de la clase trabajadora y pugna por el mejoramiento económico de todos los trabajadores, perfilándose hacia un régimen social de derecho.

La nueva Ley Federal del Trabajo al reglamentar ciertas actividades - de las que la antigua ley no se ocupaba, resultó más beneficiosa y superior-

a la anterior, ya que contiene una serie mayor de prestaciones en favor de los trabajadores.

CAPITULO IV.

EXCEPCION AL PRINCIPIO SEÑALADO POR EL ARTICULO 123 CONSTITUCIONAL, FRACCION VII EN MATERIA DE TRIPULACIONES AERONAUTICAS.

A).- Salario Concepto

B).- Salario Mínimo

C).- Excepción al principio de "A trabajo igual, Salario igual".

D).- Ejecutorias.

CAPITULO IV

A) SALARIO. CONCEPTO. -

La terminología que se ha empleado respecto al salario ha sido muy -
variada: quincena, raya, salario, jornal, mensualidad, sueldo, etc. siendo
el término salario el que ha prevalecido ya que abarca todas las demás for--
mas en que son retribuidos los trabajadores.

Algunos autores han dado ciertas definiciones de salario, entre los -
cuales se pueden mencionar las de Charles Gide (1), el cual lo define como -
"toda renta, provecho o beneficio cobrado por el hombre a cambio de su tra -
bajo".

J. Jesús Castorena (2), señala que el salario "es una retribución que
se paga al trabajador por los servicios que presta al patrón".

El contenido de fondo de estas definiciones, lo mismo que lo señala-
do por la actual Ley Federal del Trabajo, consiste en la retribución que hay -
que pagar al trabajador en virtud de los servicios prestados por éste.

La nueva Ley Federal del Trabajo en su Título III, Capítulo V, artícu-
lo 82, nos señala lo que se entiende por salario al decirnos: "Salario es la -

(1) Charles Gide, Economía Social.

(2) Tratado de Derecho Obrero, Editorial Jaris.

retribución que debe pagar el patrón al trabajador por su trabajo".

Considero más amplia y por lo mismo más aceptable la definición contenida en la antigua Ley Federal, que a la letra señala: "Salario es la retribución que debe pagar el patrón al trabajador, por virtud del contrato de trabajo".

Lo considero más aceptable, ya que no por el hecho de que un trabajador se encuentre de vacaciones se le puede privar de percibir el salario correspondiente a ese tiempo que permaneció ajeno al trabajo que desempeña, mientras que en el precepto señalado por la nueva Ley Federal, se puede interpretar en el sentido de que sólo cuando el trabajador se encuentra realizando su labor se considera como salario.

Una definición aceptable de salario según mi opinión sería la siguiente: "Salario es la retribución que debe pagar el patrón a su trabajador en virtud de los servicios prestados por éste y ajustados a lo estipulado en el contrato de trabajo".

B) SALARIO MINIMO.

La Ley de Cándido Aguilar de 19 de octubre de 1914 fue la primera que fijó el salario mínimo para todo el Estado de Veracruz. Desde entonces se conservó el principio, que habría de quedar cristalizado en el artículo 123 de la Constitución de 1917. (3)

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos hace referencia al salario mínimo en su artículo 123, fracción VI al señalar:

"Los salarios mínimos que deberán disfrutar los trabajadores serán generales o profesionales. Los primeros regirán en una o en varias zonas económicas; los segundos se aplicarán en ramas determinadas de la industria o -- del comercio o en profesiones, oficios o trabajos especiales.

Los salarios mínimos generales deberán ser suficientes para satisfacer las necesidades normales de un jefe de familia, en el orden material, social y cultural y para proveer a la educación obligatoria de los hijos.

Los salarios mínimos profesionales se fijarán considerando, además, las condiciones de las distintas actividades industriales y comerciales.

Los trabajadores del campo disfrutarán de un salario mínimo adecuado a sus necesidades.

Los salarios mínimos se fijarán por Comisiones Regionales, integradas por representantes de los Trabajadores, de los Patronos y del Gobierno y serán sometidos para su aprobación a una Comisión Nacional que se integrará en la misma forma prevista para las Comisiones Regionales".

La fracción VIII del mismo artículo señala: "El salario mínimo quedará exceptuado de embargo, compensación o descuento".

(3) Mario de la Cueva. Derecho Mexicano del Trabajo.

La nueva Ley Federal del Trabajo también regula el salario mínimo en su título III, Capítulo VI, artículos 90 al 97 inclusive.

El concepto de salario mínimo nos lo da el artículo 90 que estipula: - "Salario mínimo es la cantidad menor que debe recibir en efectivo el trabajador por los servicios prestados en una jornada de trabajo.

El salario mínimo deberá ser suficiente para satisfacer las necesidades normales de un jefe de familia en el orden material, social y cultural, y para proveer a la educación obligatoria de los hijos".

Artículo 94. - "Los salarios mínimos serán fijados por las Comisiones Regionales y serán sometidos para su ratificación o modificación a la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos".

Concretando podemos decir que el salario mínimo es aquél que de acuerdo con las necesidades imperantes de cada región, sea el suficiente para satisfacer las diversas necesidades tanto de educación como también los placeres honestos de un obrero y de su familia.

C) EXCEPCION AL PRINCIPIO DE "A TRABAJO IGUAL, SALARIO IGUAL".

El artículo 123 constitucional, fracción VII nos señala el principio de que "para trabajo igual debe corresponder salario igual, sin tener en cuenta sexo ni nacionalidad". Este principio tiene como finalidad el que todo trabajador que desempeñe un mismo trabajo debe percibir un mismo salario, inde-

pendientemente de cualquier cualidad que pueda tener.

Este principio fue consignado por vez primera dentro del derecho mexicano, pues sus normas tratan de garantizar los derechos de los trabajadores y los cuales son acreedores a un mismo tratamiento.

A lo señalado por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos respecto al principio antes mencionado, vino el artículo 86 de la Ley Federal del Trabajo a precisar el alcance de la fracción VII del artículo 123 al señalar: " A trabajo igual, desempeñado en puesto, jornada y condiciones de eficiencia, también iguales, debe corresponder salario igual".

Por su parte la Ley Federal de Trabajo estipula en su artículo 234 lo siguiente:

"No es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipule salarios distintos para trabajo igual, si éste se presta en aeronaves de diversa categoría o en diferentes rutas, y la que establezca primas de antigüedad".

Considero que lo estipulado en este artículo es correcto, pues debido al constante incremento que ha sufrido la aviación en nuestro país, las aeronaves que se manejaban hace algunos años han sido reemplazadas por otras nuevas, de mejores características y de mayor velocidad. Cabe hacer notar, sin embargo, que todavía se encuentran en circulación algunas aero-

naves de hélice dentro de las grandes empresas mexicanas de aviación, lo -- que da lugar a que el precepto antes señalado tenga aceptación.

Es muy justo que un piloto aviador que se encuentra al mando de un -- moderno Jet, perciba mejor salario que otro que tripula un avión DC-6 de héli -- ce, ya que los aviones supersónicos son de mayor complicación en su mane -- jo que los aviones de hélice. La ruta también es determinante para la fijación del salario, ya que un piloto cuya ruta es México-Madrid sufre un mayor deg -- gaste físico y mental que otro que tenga como ruta la de México-Los Angeles.

Es por lo expuesto que considero las disposiciones de la nueva Ley -- Federal como una excepción al principio señalado en la Constitución Política.

D) EJECUTORIAS.

Algunos problemas relacionados con lo que se ha apuntado sobre el -- principio consagrado en la Constitución, han sido resueltos por la Suprema -- Corte de Justicia de la Nación en las siguientes ejecutorias:

Ejecutoria de 14 de julio de 1936, Toca 1435/36/1a. Edmundo Peña y -- Socios:

"Tratándose de reclamaciones sobre nivelación de salarios, corres -- ponde a la parte demandada, cuando pretende negar ese derecho, acreditar -- que los trabajadores que solicitan esa nivelación de sueldos, no desempeñan -- trabajo igual al que se retribuye en mayor proporción a otros u otros trabaja --

jadores respecto de los que piden esa nivelación. Si una empresa, pasando --
 sobre las estipulaciones del contrato de trabajo, otorga a un determinado em-
 pleado mayor salario del que debe corresponderle, según el contrato respectiu
 tivo, por ese sólo hecho reconoce implícitamente que ese trabajo debe ser me
 jor remunerado y si el empleado en cuestión desempeña los mismos servicios--
 dentro de reconocida igualdad de condiciones y eficacia respecto de otros --
 trabajadores o empleados, es evidente que a todos por igual debe correspon--
 der en su retribución el aumento de la diferencia resultante, ya que de lo --
 contrario se violarían, en perjuicio de los trabajadores a quienes no se otor-
 gara el aumento de salarios correspondiente, las disposiciones expresas con
 tenidas en la fracción VII del artículo 123 y del artículo 86 de la Ley Federal-
 del Trabajo.

Es de mencionarse que en el mismo sentido de esta ejecutoria, se --
 dictaron las siguientes: 4 de abril de 1940, Amparo Directo 9157/39/1a., Sin-
 dicato de Trabajadores Ferrocarrileros; y 19 de septiembre de 1940, Amparo --
 Directo 3091/40/1a., Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales -
 de México.

Ejecutoria de 13 de mayo de 1940, Amparo Directo 550/40/2a., Rober-
 to Millán:

"Aún cuando es verdad que el término trabajo igual que consigna el -

artículo 86 de la Ley Federal del Trabajo se realaciona también , y no en forma exclusiva, con la identidad de categoría, de cargo o de designación del cargo respecto de los trabajadores de una empresa, es ilógica la conclusión de que por esa simple identidad, la remuneración que deba pagarse por sus servicios a los trabajadores que tengan la misma categoría o designación, deba ser necesariamente igual, pretendiendo desconocer que tal remuneración debe corresponder más directamente y sobre todas las cosas, a la cantidad y calidad del trabajo desempeñado, según se desprende del citado precepto, el cual si bien establece que el trabajo desempeñado en igualdad de puesto, de jornada y de eficacia debe ser retribuido con la misma remuneración a todos los trabajadores que dentro de una empresa se hallen prestando servicios en esas condiciones, no lo hace en forma redundante, sino sobreentendiendo -- que esas mismas condiciones presuponen uniformidad respecto de la cantidad y calidad del trabajo realizado, o sea, que es la cantidad y calidad del trabajo lo que debe servir de base para fijar el importe del salario, y que es la -- igualdad de condiciones en la prestación del servicio la que, presuponiendo la igualdad en la cantidad y calidad, determina la uniformidad de remuneración para todos los trabajadores que dentro de una empresa presten sus servicios en esas condiciones; de aceptarse el criterio de que el término trabajo igual, que consigna la ley, sólo se refiere a la identidad de categoría o -

del puesto desempeñado, se llegaría al absurdo de que la reclamación sobre nivelación de salarios, de un trabajador que dentro de una negociación sólo tuviera reconocido el cargo de mecanógrafo, pongamos por caso, y que a pesar de ello desempeñara efectivamente funciones o servicios correspondientes a un empleado de categoría superior, debería estimarse carente de base, a pesar de que hubiese justificado que merecía una remuneración mayor por la cantidad y calidad de trabajo que efectivamente realizaba, tan solo porque no se había acreditado a la vez, que tuviera la categoría o designación que, dentro de la propia negociación, se reconocía a otro diverso empleado que desempeñaba igual trabajo y respecto de cuyo salario exigía el reclamante la nivelación del que a él le había venido siendo pagado".

Ejecutoria de 13 de noviembre de 1936, Amparo Directo, 4962/36/2a.,

Francisco M. Bernardini.

"Si examinamos detenidamente las disposiciones contenidas, tanto en la fracción VII del artículo 123, como en el artículo 86 de la Ley Federal del Trabajo, preceptos que a manera general establecen que para trabajo igual, desempeñado en puesto, jornada y condiciones de eficiencia también iguales, debe corresponder salario igual, sin que se pueda establecer diferencias por consideración a edad, sexo o nacionalidad, bien podríamos creer que el espíritu de esas disposiciones no es otro, sino el de impedir únicamente -

que dentro de una misma negociación y en un momento dado, dos obreros o empleados que desempeñen trabajos iguales y respecto de los cuales concurren las demás condiciones apuntadas, perciban remuneraciones desiguales; pero es evidente que las citadas disposiciones no condicionan su aplicación, exclusivamente, al caso en que dos o más obreros están prestando servicios -- iguales en el mismo momento o, en otras palabras, que esas disposiciones -- como puede apreciarse de la simple lectura de los preceptos relativos, no exigen como requisito de su aplicación, la simultaneidad de trabajo; y si esto es así, no existe razón, ni lógica, ni jurídica, para que esos preceptos no se apliquen en aquellos casos en que, como en el presente, la nivelación de -- los sueldos se exige, no en relación con los que percibe otro trabajador también en servicio en el mismo momento, sino en relación con los que percibía el antecesor del reclamante, a quien este último vino a substituir en el cargo que aquel desempeñaba. Y aunque respecto de este criterio podría aducirse, -- seguramente, la objeción de que el monto de la remuneración que deba pagarse o se paga por determinado empleo no puede ser siempre la misma, puesto que su regulación está sujeta, en toda empresa, en toda negociación y en general, respecto de cualquier entidad o persona a fluctuaciones de muy diversa índole, entre otras, a la variación de condiciones económicas de la nego-

ciación o del particular; el mayor número de obligaciones impuestas al trabajador por virtud del contrato colectivo de trabajo; a la mayor o menor experiencia, preparación o eficiencia del mismo trabajador para el desempeño de sus labores, etc., sin embargo, tal objeción resulta ineficaz por cuanto que, sin desestimar en modo alguno que la determinación del monto del salario y de sus variaciones está íntimamente relacionado con toda esa serie de fluctuaciones y circunstancias de que se ha hablado, es necesario reconocer que es a la negociación o al particular, en su caso, a quien corresponde justificar plenamente los motivos por los que, después de haber venido pagando a una persona determinada remuneración en determinado empleo disminuye el monto de aquella cuando ese mismo puesto lo ocupa persona distinta, del mismo modo que le corresponde justificar las causas por las que disminuye el monto del salario de una misma persona".

BIBLIOTECA CENTRAL
U N A M

CONCLUSIONES.

1.- La regulación jurídica del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas, padece de serias deficiencias que deben corregirse, para los efectos de una debida protección a estos trabajadores, pues ya de por sí, es lamentable que la Ley Laboral en vigor desvirtúe el carácter reivindicador que supo imprimir el Constituyente al Artículo 123 de nuestra Carta Magna.

2.- El principio de excepción que se establece a lo dispuesto por la fracción VII del artículo 123 Constitucional en la Nueva Ley Federal del Trabajo (Art. 234), distingue por el legislador común, donde el Constituyente no había distinguido.

3.- Considero que se debería de suprimir dentro del texto del artículo 219 de la Nueva Ley Federal del Trabajo a los pilotos instructores o asesores del cargo de representantes del patrón, debido a que su función es únicamente técnica de enseñanza y carecen de poderes que por su función deberían tener.

4.- No obstante que el artículo 237 en su fracción V establece la obligación de los tripulantes de someterse a adiestramientos, nuestro ordenamiento laboral olvida computarlos como tiempo de servicios.

5.- Conforme a la teoría integral, el carácter reivindicatorio de las normas Constitucionales, propende a la recuperación de la plusvalía que proviene de la explotación capitalista, y según puede observarse, los precep-

tos a que hemos hecho referencia, tienen una finalidad totalmente opuesta.

6.- De lo reseñado se desprende la urgente necesidad de pugnar - por la desaparición de preceptos que están muy lejos de constituir un motivo de orgullo para nuestros juristas.

BIBLIOGRAFIA

Heinmuller, Man'n Fight to Flight

Eduardo Hamilton, Manual de Derecho Aéreo.

Víctor W. Pagé, Manual de Aviación

Informacion Please Almanac, 1958.

Revistas Hélice, 1968

Enciclopedia Británica, Vol. II, 1962

Revista "Holiday".

Artículo Periódico "El Universal", de 23 de septiembre de 1969.

Artículo Periódico "Excelsior", de 17 de febrero de 1970.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Antigua Ley Federal del Trabajo.

Nueva Ley Federal del Trabajo comentada por el Dr. Alberto Trueba Urbina y por el Lic. Jorge Trueba Barrera.

Alfredo Sánchez Alvarado, Instituciones de Derecho Mexicano del Trabajo. Vol. I.

J. Jesús Castorena, Manual de Derecho Obrero.

J. Jesús Castorena, Tratado de Derecho Obrero.

Mario de la Cueva, Derecho Mexicano del Trabajo. Tomo I.

Charles Gide, Economía Social. Buenos Aires, 1943.

Alberto Trueba Urbina, El Nuevo Artículo 123, México, 1962.

Alberto Trueba Urbina, Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo.

Tesis Profesional del Lic. Alfredo Juárez Martínez, 1970.