



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

“CAMPUS ARAGÓN”

“LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE  
AEREO PARA CAPTAR DIVISAS A TRAVÉS  
DEL TURISMO (1989-2000)”

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
LIC. RELACIONES INTERNACIONALES  
P R E S E N T A :  
ELIZABETH ESPINOZA SANCHEZ

Asesor de Tesis:  
Lic. Esmeralda Negrete Vargas

MÉXICO.

2000.

285028



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.

## *Agradecimientos:*

*A Dios por ser el guía en mi camino.*

*A mi esposo el Sr. Hugo Francisco Ramos por ser mi apoyo incondicional en todo momento.*

*A Mariana y Oscar por su paciencia y comprensión.*

*A mis padres quienes debo lo que soy.*

*A mis hermanos Juan, Jaime, Alejandro y Dolores porque siempre me han brindado su apoyo y conocimientos.*

*A mi asesora la maestra Esmeralda Negrete Vargas por apoyar el desarrollo de mi proyecto.*

*A la Profesora Martha Beatriz Illescas por su tiempo y apoyo para sacar adelante este trabajo.*

*Al Sr. Oswaldo Espartaco por la atención e información otorgada.*

*A mi amiga Patricia Pérez por todos sus  
consejos y comentarios.*

*A todas y cada una de las personas de la  
Dirección General de Aeronáutica Civil,  
a la Secretaría de Comunicaciones y  
Transportes, a Aeronaves de México, a  
Mexicana de Aviación, a la Dirección  
General de Comunicación Social del  
Aeropuerto Internacional de la Ciudad  
de México, a la Secretaría de Turismo, a  
la Dirección de Aeropuertos y Servicios  
Auxiliares, a la Biblioteca del Colegio  
de México, a la Biblioteca de la Escuela  
Nacional de Estudios Profesionales  
"Aragón", a la Biblioteca Central.*

*A los profesores Rodolfo Villavicencio  
López, Roberto Díaz Rodríguez,  
Armando Ramírez Becerra y Héctor  
Sonzález Serrano, por el tiempo dedicado  
a la revisión observación y aportación de  
sugerencias a este trabajo.*

# ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	I
-------------------	---

## CAPÍTULO 1

EL TRANSPORTE AÉREO EN MÉXICO.....	1
1.1. Panorama general.....	1
1.2. Principios de la aviación civil mexicana.....	2
1.3. Fundación de la compañía Mexicana de Aviación.....	8
1.4. Nacen Aeronaves de México.....	14
1.5. Clasificación del transporte aéreo nacional.....	16
1.6. Normas del transporte aéreo.....	19

## CAPÍTULO 2

MÉXICO Y SUS AEROPUERTOS.....	22
2.1. Concepto de aeropuerto.....	22
2.2. Clasificación de los aeropuertos.....	24
2.3. Descripción de los diferentes centros de fomento nacional de turismo desde el punto de vista del transporte aéreo.....	27
2.4. Principales problemas económicos que enfrenta el transporte aéreo.....	33

### **CAPÍTULO 3**

#### **EL TRANSPORTE AÉREO Y SU PARTICIPACIÓN**

<b>EN ORGANISMOS INTERNACIONALES.....</b>	<b>37</b>
3.1. Antecedentes.....	37
3.2. La Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).....	37
3.3. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (C.L.A.C.).....	46
3.4. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.).....	49

### **CAPÍTULO 4**

#### **LA MODERNIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO**

<b>MEXICANO DE 1989-2000.....</b>	<b>53</b>
4.1. El transporte aéreo en los Planes Nacionales de Desarrollo de 1989-2000.....	53
4.2. El transporte aéreo y el turismo dentro de la economía mexicana.....	61
4.3. Programas de modernización turística de 1989- 2000.....	70
4.4. Panorama general de aeropuertos y servicios auxiliares (A.S.A.) dentro del transporte aéreo.....	76
4.5. La legislación aérea mexicana.....	89
4.6. Alternativas para el transporte aéreo mexicano.....	95
4.7. Perspectivas.....	97
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>103</b>
<b>BIBLIOGRAFIA Y HEMEROGRAFÍA.....</b>	<b>111</b>

# *Introducción*

## INTRODUCCIÓN

El dinamismo del progreso científico y tecnológico de nuestro siglo, y su influencia en la sociedad y el individuo, es la realización del sueño inmemorial del hombre de volar. La aviación, nacida cuando ya habíamos venido muchos de nosotros al mundo, ha crecido hasta eliminar las barreras del tiempo y del espacio entre los pueblos de la tierra.

La aviación fue una de las primeras tecnologías de este siglo que requirió de la colaboración estrecha de los científicos, ingenieros e industriales de muchas ramas para progresar con rapidez en las fronteras del conocimiento.

La mayor aportación a la aeronáutica antes de los hermanos Wright, aparte de Cayley provino del alemán Otto Lilienthal, quien hizo estudios detallados de las aves y publicó sus conclusiones en “el vuelo de las aves como base de la aviación” obra que influyó en los investigadores posteriores, incluyendo a Wilbur y Orville Wright, quienes hicieron algo más que inventar y volar el primer aeroplano con motor; Recopilaron un acervo de conocimientos precisos, en la ciencia apenas explorada de la aeronáutica aunque su invento fue en parte la prolongación lógica del trabajo de otros, pusieron en claro para siempre un tema oscurecido por siglos de mitos, conjeturas y cálculos erróneos.

El desarrollo de la aviación en el primer tercio de este siglo es sumamente rápido. Desde el vuelo de los hermanos Wright, se han multiplicado las innovaciones derivadas de la investigación aeronáutica que es impulsada por la Primera Guerra Mundial. Después de esta, se produce una carrera internacional por el dominio de la tecnología aérea y el perfeccionamiento aéreo.

El invento del avión hace que el transporte aéreo se convierta en el medio más importante para largas distancias y que su desarrollo se vincule rápidamente a una gran cantidad de avances tecnológicos y científicos del mundo moderno; Así el fenómeno turístico es la resultante de las condiciones tecnológicas, económicas, políticas y sociales de un contexto histórico determinado que tiende a su desarrollo a partir del creciente número de individuos que son favorecidos por el tiempo libre.

En México durante casi todo el siglo XIX se encuentra un país extenso pero con grandes carencias de comunicación, desarticulado fundamentalmente rural, es un siglo caracterizado por luchas y guerras intervencionistas preocupado por mantener su integridad territorial y política, que por sentar bases de una economía sana.

México no cuenta en este caso, con los recursos y la técnica necesarios para un desarrollo competitivo e independiente y, a pesar de los esfuerzos vuelve a quedarse a la zaga repitiendo su vinculación a la inversión extranjera.

El desarrollo de la aviación en el primer tercio de este siglo es sumamente rápido en Julio de 1921 se otorga la primera concesión aérea a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea S.A. que establece un servicio regular de pasajeros en la ruta México-Tampico, y para 1928 se fortalece la aviación comercial, entregándose 13 concesiones de rutas aéreas que ligaban diversas ciudades.

Un elemento clave en el desarrollo aéreo es el turismo, el cual tiene la función de complementar las economías de los países, no sólo mediante la obtención de divisas, sino también a través del desenvolvimiento de la construcción y el transporte, a la vez que genera empleos es un factor importante en la política internacional. Es el medio de contacto entre los seres de distintas nacionalidades y

que sirve para difundir valores de cualquier país en una forma de propaganda cultural y por lo tanto es un factor real de las relaciones internacionales.

En el caso de México el turismo empieza a crecer después de la crisis económica de 1929, siendo en ese año la visita del primer grupo organizado de turistas a nuestro país, aunque la infraestructura es ineficiente, el número de turistas asciende a 10,820 personas.

El turismo es una actividad económica que requiere la participación de todos los sectores productivos y por tal debe causarse la participación intersectorial, en especial en áreas como infraestructura, transporte, abasto de alimentos y servicios urbanos, tiene particular relevancia en nuestro país, no solo porque constituye una de las más importantes fuentes de divisas, sino también porque genera empleos y apoya a un efectivo desarrollo regional.

Es específicamente la importancia del transporte aéreo para captar divisas a través del turismo donde nos abocáremos a conocer sus orígenes como datos históricos hasta los últimos acontecimientos que se han suscitado en torno a este trabajo se mostraran las posibilidades de conocer (de 1989-2000) las deficiencias del transporte aéreo, una comunicación inadecuada con el exterior, suspensión frecuente de los servicios aéreos; imposibilidad de modernizar las líneas aéreas nacionales, así como los trabajos realizados con los organismos gubernamentales, (como son Aeropuertos y Servicios Auxiliares, la Dirección General de Aeropuertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes e instituciones de apoyo) e internacionales, (Organización de Aviación Civil Internacional, La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional).

Es de acuerdo a lo anterior entre los objetivos que se planearon con la elaboración de este trabajo en forma específica se pretende: estudiar el desarrollo (de

1989-2000) en la infraestructura aérea nacional, dadas las condiciones sociales, económicas, políticas y tecnológicas, para hacerle frente al turismo y a los viajes en general.

De manera general: conocer la participación de México ante los organismos internacionales especializados en materia de transporte aéreo, evaluar el papel del Estado por mantener una infraestructura aérea acorde con los requerimientos de desarrollo del país, reconocer el papel de los organismos ejecutores de las políticas del sector aéreo y turístico para impulsar el desarrollo económico y social mexicano.

El período de 1989-2000 representa una etapa de grandes cambios y dificultades, en donde sería interesante cuestionar ¿Cuál ha sido la trascendencia en materia de transporte aéreo combinado con el compromiso central de modernización para lograr captar divisas?. Para contestar este cuestionamiento hemos planteado como hipótesis de esta tesis: Ha sido el estado a través de los Planes Nacionales de Desarrollo quien ha sabido tomar las medidas necesarias en materia de transporte aéreo para tener una red aérea nacional de primer nivel y por lo tanto esto ha permitido un desarrollo turístico óptimo y competitivo a nivel internacional.

Es necesario mencionar que se hará el estudio del transporte aéreo desde una perspectiva estructural funcionalista en la que nos permita conocer en materia de transporte aéreo como se han logrado avances significativos, así como la evolución de tipo social y económico que se desprende de este sector además del papel de las principales instituciones de carácter nacional e internacional y como es que han intervenido en los procesos de desarrollo en la actividad del transporte aéreo mexicano para poder ligar en una realidad concreta los planes y logros de hombres e instituciones determinados en función del equilibrio y del problema del cambio.

Acorde con lo anterior, estudiaremos las condiciones en las cuales se desarrollo este sector y la aplicación de los planes a través de sus organismos para conocer los logros que junto a los hechos históricos marcan una época determinada.

El esquema de trabajo se ha dividido en cuatro capítulos: el primer capítulo donde se hablan de dos periodos concretos la prerevolucionaria y la posrevolucionaria, nos muestran los motivos que permitieron el desarrollo del transporte aéreo mexicano. En el segundo capítulo hablamos de las condiciones que han permitido que el transporte aéreo mexicano sea una base para la economía nacional, tal es el caso de la infraestructura aeroportuaria. El tercer capítulo nos muestra el panorama que ha dado México en el plano internacional, siendo el caso de los principales convenios de transporte aéreo como la Organización del Transporte Aéreo Internacional, del cual somos miembros desde sus orígenes. No menos importante es el cuarto capítulo que nos da un panorama general del esquema a partir de los planes nacionales de desarrollo de 1989-1999, donde el objetivo será ver el avance obtenido en la captación de divisas; En este cuarto capítulo veremos las alternativas que se propusieron para que el transporte aéreo dadas las circunstancias que se presentaron en ese periodo de crisis y cambios, sean el cambio y la identidad las bases que guíen la esencia de la nación.

# *Capítulo I*

# **CAPÍTULO 1. EL TRANSPORTE AÉREO EN MÉXICO.**

## **1.1. Panorama General**

Siendo el Transporte Aéreo el órgano generador para el desarrollo del país es indispensable que su estructura este bien cimentada para que corresponda a dicho objetivo.

Ahora bien es necesario mencionar que la estructura del Transporte Aéreo se basa fundamentalmente en:

- A) “Aeronaves: deben ser las adecuadas tomando en cuenta la disponibilidad de los aeropuertos, su debido control en el espacio aéreo y la disponibilidad de los recursos operativos así como los de apoyo.
- B) Aeropuertos: éstos deben proyectarse para servir a un área sobre la base del desarrollo actual de 5, 10, 15 y 20 años por lo menos para definir su implementación y desarrollo futuro, lo cual permitirá conocer el tipo de aeronaves a operar.
- C) Espacio aéreo. Este debe desarrollarse sobre la base de las operaciones aeronáuticas que exige el propio desarrollo del transporte aéreo para que sea lo más seguro posible.

D) Recursos humanos: es necesario conocer las necesidades del transporte aéreo en particular la aviación, así como para preparar al personal operativo y de apoyo para un mayor desarrollo.”<sup>1</sup>

Como puede verse los elementos de la base de la estructura del transporte aéreo no pueden verse en forma aislada ya que están íntimamente ligados y la falla de uno repercute en el transporte aéreo.

## **1.2. Principios de la Aviación Civil Mexicana.**

La historia de la aviación civil en México puede dividirse en dos periodos:

A) La prerevolucionaria.

B) La posrevolucionaria.

La primera parte del 8 de enero de 1910 cuando el civil Alberto Braniff realizó el primer vuelo, en un avión más pesado que el aire en el valle de Anahuac.

Los que lo siguieron fueron: “Martín Mendia, Miguel Lebrija, Carlos León, Santiago Poverejski, Guillermo Obregón, Pablo Lozano, Juan Guillermo Villasana y los Aldasoro todos ellos eran civiles.”<sup>2</sup>

Con los acontecimientos políticos de 1910, los pilotos civiles quedaron prácticamente inactivos, al serles requisadas sus máquinas voladoras, siendo así que durante la gesta revolucionaria, Don Venustiano Carranza, mediante decreto, creó el cuerpo de aviación civil militar, entonces hasta fines del segundo decenio del siglo la aviación en México fue exclusivamente militar.

---

<sup>1</sup> Méndez Fernández Enrique. Seminario sobre los servicios de comunicaciones y transportes en el congreso de las negociaciones del GATT (9/10) dic. 1987 p. 2

<sup>2</sup> Villela Gómez José. “Breve historia de la aviación en México” Edit. Limusa México 1971 pp. 293.

Sin embargo nuestros precursores del aire, tanto civiles como militares comenzaron en 1919, a buscar nuevos horizontes para la aeronáutica. Deseaban de ésta ya no una herramienta de destrucción sino un instrumento de progreso, habían leído como en Europa y Norteamérica se transportaban pasajeros y correo de una ciudad a otra. Cómo se empezaba a tejer la red de comunicaciones aéreas entre lugares apartados, llevando paz y civilización.

A fines de 1919 fue presentada a consideración de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), una de las primeras solicitudes de permiso para la explotación de un servicio aéreo para el transporte de los principales diarios desde la capital hacia Pachuca, Toluca y la ciudad de Puebla.

Al quedar en 1920 incorporada la aeronáutica civil a la SCOP, se inició de hecho la época posrevolucionaria de nuestra aviación civil. Para poder resolver lo conducente en las primeras solicitudes de concesiones para servicios aéreos y ante la falta de antecedentes al respecto, se quiso resolver el problema con base en la legislación ferrocarrilera vigente. Esto trajo consigo grandes tropiezos y dificultades. Transcurrido el tiempo, el sistema fue abandonado a favor de la legislación y reglamentación específica para la aeronavegación.

El 20 de Septiembre de 1920 siendo Secretario de Comunicaciones el General Ingeniero Pascual Ortiz Rubio, se organizó una sección técnica de navegación aérea dependiente de la dirección de ferrocarriles, nombrándose jefe de la nueva oficina al Ingeniero Juan Guillermo Villasana quien con la colaboración de los Ingenieros Vicente y Edmundo de la Portilla, estudiaron y establecieron las primeras bases para las concesiones de servicios aéreos en la República Mexicana, desde el punto de vista técnico, jurídico y económico.

En primer lugar, al establecer las leyes y reglamentos que hicieron verdaderamente nacional el sistema de transporte aéreo nos indica, que únicamente a ciudadanos mexicanos se les permitió ejercer la profesión de pilotos de transportes, y segundo por la devoción que le mostró a las vías aéreas de comunicación, consciente que serían la forma de acercar al país entre sí y lograr una mayor identidad nacional.

El período de 1941-1942 marco un importante incremento en el tráfico aéreo nacional, pero el que se registro de 1942-1943 superó a toda previsión y a las más optimas esperanzas. Como consecuencia de este adelanto la aeronáutica civil en la república se planteó una situación especialmente importante, que involucraba problemas de gran trascendencia entre ellos:

- “La reglamentación técnica y administrativa para atender una red de 60,000 kilómetros de extensión, en donde se movían 140 aviones de transporte, 100 aviones privados y más de 60 aeroplanos de instrucción diariamente.
- Se hizo indispensable la capacitación de numeroso personal para la tripulación de aeronaves comerciales, así como del personal técnico en todas las especialidades
- Para ello se dieron facilidades, para el establecimiento de escuelas técnicas aeronáuticas; la propia SCOP, el 1° de diciembre de 1943 abrió la escuela de aviación civil “Cinco de Mayo” en Puebla”<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Ibid pp. 298.

### 1.3. Fundación de la Compañía Mexicana de Aviación.

En 1924 los señores George L. Rihl y William L. Mallory organizaron una empresa a la que dieron el nombre de Compañía Mexicana de Aviación. (CMA) constituida en sociedad anónima se procedió a la adquisición del equipo de vuelo, localización y arreglo de los campos de aterrizaje. “Así se consiguieron los dos primeros aviones “lincoln-standard con motor de 150 caballos, cabina abierta, con capacidad de un pasajero y velocidad de 95 kilómetros por hora”.<sup>7</sup>

Como aeropuerto utilizaron en Tampico el viejo campo de aterrizaje cercano al Puente de Moralillo, que fue el primer aeropuerto civil de la República Mexicana. Siempre progresando, a pesar de los muchos obstáculos que la nueva empresa encontraba, Rihl la dirigía con singular acierto haciendo amigos, buscando colaboradores y convenciendo a escépticos. El 15 de abril de 1928 logró inducir al gobierno federal a firmar un contrato postal para transportar correo desde la ciudad de México hasta Tampico, vía Tuxpan. Este fue el primer contrato postal en la historia de la aviación comercial mexicana.

De acuerdo con el contrato salió de la “Ciudad de México”, al mando del Capitán Piloto aviador Edward Snyder del campo de Balbuena con dirección a Tuxpan y Tampico, llevando la primera valija postal. Aquel mismo año, el día 15 de octubre, la CMA extendía sus rutas hasta: Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Campeche, y Mérida. A las 08:30 salieron de Tejería; Veracruz dos aviones Fairchild 71 de CMA” El Ciudad de Veracruz” y “El Ciudad de Mérida” cubriendo por primera vez esta ruta.

Dada la inexperiencia de las partes contratantes en las formalidades aéreas, hubo la necesidad de recurrir a los antecedentes ferrocarrileros, para la fijación de

---

<sup>7</sup> Ibid. p.305.

tarifas para pasaje, razón por la cuál se autorizo a la compañía una tarifa de \$0.45 por kilometro en los primeros 400 km. De vuelo y de \$0.30 por los siguientes 300 kilómetros.

“Siguiendo la modalidad establecida por los ferrocarriles, las cuotas en vuelos especiales eran dobles para viajes menores de 100 Km., Pero los ocupantes del aeroplano tenían que pagar el valor total de los asientos, estuviesen ocupados o no. La concesión autorizaba a la empresa a cobrar por conceptos de exceso de equipaje, de carga aérea \$5.00 por kilometro-tonelada en vuelos menores de 100 kilómetros y en pesos menores de 5 kilogramos. La tarifa para la conducción de valores se fijaba en \$1.25 por cada 100 pesos-kilometro. El correo pagaba \$0.75 por kilogramo por cada 200 kilómetros o fracción.”<sup>8</sup>

Deseoso de brindar a México un servicio aéreo de primer orden Rihl buscaba constantemente capitales nuevos dentro del país. Por su parte personalmente había llegado hasta el máximo. Era urgente modernizar los aeropuertos, establecer servicios meteorológicos, instalar torres direccionales, etc.

Los inversionistas mexicanos no tenían fe en el futuro de la transportación aérea y el dilema era; La CMA se resignaba a ser empresa de mínima categoría o arriesgaba su porvenir afiliándose a algún socio de mayores recursos.

Así fue como Pan American Air-Ways (PAA), en el año de 1926 habiendo iniciado sus operaciones con el nombre de Colonial Air-Ways, compró Mexicana de Aviación en 1929 adquiriendo el total de sus acciones. Esta operación revistió caracteres verdaderamente importantes desde el punto de vista de los intereses de los americanos en el continente, pues además de la importancia comercial de México en

---

<sup>8</sup> Ibid. p. 314.

sí, este país es y seguirá siendo el eslabón que une a los Estados Unidos con los países de Centro y Sudamérica.

Entre los primeros colaboradores de Rihl estaba el joven de 22 años que trabajaba en una empresa petrolera como pagador. Se llamaba Wilbur Morrison y gustaba de ser el pasajero de cuantos vuelos efectuaba Harry Lawson, quien había celebrado contrato con algunas compañías petroleras para conducir por aire el dinero con que éstas efectuaban sus pagos semanarios en los campos de trabajo. El pagador se concretaba a soltar la valija cuando el piloto daba la señal, un día en que Morrison no le fue posible salir de la ciudad le fue fácil buscar sustituto, aquel día la valija por error cayó en la maleza, no habiendo sido posible encontrarla, a pesar de la intensa búsqueda que se organizó, con este objeto el joven pagador fue destituido.

Cortada intempestivamente su “carrera aérea” Morrison estableció por cuenta propia un negocio de automóviles y refacciones pero, habiendo fracasado, regresó a la recién fundada CMA llamado por el señor Rihl. Posteriormente prestó sus servicios en PAA en Centroamérica. Más tarde regresó a México para hacerse cargo de la gerencia de Aerovías Centrales, empresa que en aquel año (1932) acababa de ser adquirida por PAA.

Cuando Aerovías Centrales se fusionó con la CMA, en 1935, Morrison asumió la gerencia general puesto que dejó en 1943 al ser ascendido a gerente divisional de la PAA.

Otro de los colaboradores de Rihl, fue Erwin Baludder que “en el año de 1925 Baludder ocupó el puesto de gerente de la CMA, conservandoló hasta 1929, fecha en que pasó como gerente de la división mexicana de CMA, con sede en

México”<sup>9</sup> Baludder, después de Rihl, es a quien más debe la CMA, no solamente organizó y orientó la administración de la empresa, sino que fue el maestro de quienes, después de él, tuvieron en sus manos sus destinos, incluyendo Morrison y a Silliman.

El primero de enero de 1944 el consejo directivo de la CMA nombra Gerente General al señor Eltor R. Silliman en sustitución del señor Morrison. Lo que constituyó el mayor orgullo de Silliman fue la eficiencia con que logró que su sección de entrenamiento al personal y de hecho el que durante su administración se logró que la CMA fuera la única empresa aérea en el mundo sin estar subsidiada, no tuvo un solo acreedor.

La frecuencia con que recibía solicitudes de vuelos para transporte de funcionarios de las empresas petroleras a la Ciudad de México, determinó que Rihl solicitará la extensión de su línea hasta la misma capital de la república, para lo cual sus 3 Lincoln-Standard fueron reforzados por dos aviones Fairchild de cabina cerrada, con capacidad para cuatro pasajeros. El viaje entre la Ciudad de México y Tampico se efectuaba en el “sorprendente lapso” de cuatro horas.

La CMA creció y se desarrolló gracias a la PAA, el 15 de enero de 1968, fecha en que paso a ser realmente mexicana debido a la audacia de un Jalisciense llamado Crecensio Ballesteros.

En 1929 la CMA comenzó a erigir sus torres inalámbricas y establecer sus servicios meteorológicos y demás auxiliares para la navegación, y dio principio a la construcción del magnifico sistema de aeropuertos en la república: Tampico, Tuxpan Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Ciudad del Carmen, Campeche,

---

<sup>9</sup> Ibid p.310.

Mérida, Oaxaca, Tuxtla, Tapachula, Mazatlán, Hermosillo, Mexicali, Nuevo Laredo y Chetumal.

En aquel mismo año la empresa estableció en Tampico su primera estación de radio. Otras fueron establecidas en la Ciudad de México, Cozumel, Mérida, Campeche, Ciudad del Carmen, Chetumal, Culiacán, los Mochis, Ciudad Obregón, Hermosillo, Punta Peñasco, Tuxpan, Tampico, Nuevo Laredo, Monterrey, Tapachula y Mexicali, este equipo transmisor tenía una potencia de 15 a 200 wats.

Merece por su gran trascendencia recordar que el futuro de la aviación mexicana, fue a partir de 1936, y se debe al General Francisco J. Mujica siendo Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, dado que hizo efectivo el mandato de La Ley de Vías Generales de Comunicación, que establece “que tanto los pilotos aviadores en las categorías comerciales y de transportes públicos deben ser mexicanos por nacimiento. Hasta entonces, los aviones comerciales mexicanos serán conducidos por pilotos extranjeros en abierta violación de nuestras leyes.”<sup>10</sup> De este año en adelante únicamente mexicanos por nacimiento volaron al mando de las aeronaves comerciales con la bandera tricolor

El General Francisco Mujica es, por lo tanto, el libertador de la aviación comercial mexicana y Mexicana de aviación contribuyó en la medida de sus posibilidades a favor de las democracias, durante el periodo del conflicto armado (1939-1945), Mexicana entre otras cosas estableció un servicio meteorológico de 24 horas al día con objeto de mantener informada a la fuerza aérea mexicana del estado del tiempo, sobre todo en las costas del Golfo de México, en donde sus unidades aéreas se mantenían alerta vigilando nuestras costas, las que frecuentemente eran incursionadas por submarinos. Sus aviones también prestaron servicio especial

---

<sup>10</sup> Ibid. p. 322

transportando de Mérida a Nueva Orleans, sobrevivientes de los barcos hundidos en las aguas del caribe.

El año de 1944 se llamo en términos actuales, el año de la “apertura”. La Pan American air-ways decidió vender sus acciones (mismas que en 1929 vendiera George L. Rihl) a un grupo de mexicanos integrado de la siguiente forma:

Prisciliano Elizondo, José de la Mora, Aarón Sáens, Carlos Osuna, Virgilio Galindo, Evaristo Araiza, Carlos Prieto, Antonio Bermúdez, Alfredo Medina, José Patrón, Juan Llares, Raúl Baillares y el General Abelardo Rodríguez.

Dada la eficiencia con que se realizaban los trabajos de reparación y mantenimiento en los talleres de la CMA, la civil administration (CAA) de los Estados Unidos otorgo en 1949 el certificado de “agencia aérea”, lo que facultaba a Mexicana para realizar toda clase de reparaciones de aeronaves de matrícula norteamericana.

Pero al llegar el año de 1957, negros cúmulos se forman en torno a mexicana de aviación, grandes tropiezos y pérdidas económicas se dieron con Silliman y al llegar y tomar el poder H. Max Healy, no pudo detener lo que se había formado y para el año de 1959 (23 de enero) la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (A.S.P.A.) declara un estado de huelga en contra de la empresa. El movimiento tenía por objeto incorporar a los pilotos aviadores de todo el país al régimen de justicia laboral enmarcado en la ley federal del trabajo y mediante la firma de un contrato colectivo garantizar las justas peticiones de los hombres del aire. Finalmente, después de una lucha, leal y limpia las autoridades del trabajo dieron el reconocimiento de ley a la asociación sindical de pilotos aviadores. El 19 de mayo de 1960 se firmaba el primer contrato colectivo de trabajo entre la Compañía Mexicana de Aviación y los representantes sindicales de ASPA de México

terminada la huelga se dio nuevamente marcha para poder continuar con los objetivos de modernización y crecimiento que es lo que buscaba la línea aérea.

#### **1.4. Nace Aeronaves de México**

En nuestro país existe toda una estructura compuesta por entidades públicas, privadas y sociales que a través de funciones normativas, logísticas y de operación convergen en la actividad aérea constituyendo de este modo el transporte aéreo.

Detrás de esta estructura hubo todo un desarrollo del sistema aeroportuario en el país. La formación de Aeronaves de México como empresa del transporte aéreo comercial se hizo bajo los auspicios de Don Antonio Díaz de Lombardo, del banco de transportes pero al hombre al que sin duda se debe el éxito que la compañía alcanzó hasta su nacionalización fue a Don Carlos Ramos, bajo su hábil dirección y por amplios conocimientos y experiencia en aviación, Aeronaves de México pasó los mejores años de la historia.

El servicio regular fue oficialmente inaugurado el 14 de septiembre de 1934 con la ruta México-Acapulco; para 1944 esta ruta recibió un decidido impulso, con lo que fue posible aumentar la frecuencia de vuelos.

“De 1940-1954 con el apoyo del entonces presidente Lic. Miguel Alemán, Aeronaves de México incremento su red con la incorporación de Transportes del Pacífico, Líneas Aéreas Jesús Sarabia, Taxis Aéreos Nacionales, Aeronaves de Michoacán y Taxis Aéreos de Oaxaca así como Lamsa y Aerovías Reforma, que más tarde operó autónomamente bajo el nombre de Aerolíneas Mexicanas,”<sup>11</sup> bajo la hábil dirección de Rubén Ruíz Alcántara, joven e inteligente dirigente de aviación. Finalmente aerolíneas mexicanas volvió a incorporarse con Aeronaves de México

---

<sup>11</sup> Ibid., Pp. 331-336

poco tiempo antes de que esta última pasara a manos del gobierno federal en calidad de empresa estatal, en el año de 1959.

Antes de que el gobierno federal adquiriera el dominio de la empresa, en 1957, ya se había mexicanizado totalmente su capital social, al ser adquiridas todas las acciones de PAA, en ese mismo año obtuvo “la primera ruta internacional entre las ciudades de México y Nueva York, adquiriéndose en Inglaterra el primer equipo turbohélice de la aviación comercial mexicana. Aeronaves de México se convirtió en compañía nacional por un acto del presidente Adolfo López Mateos, y a partir del 28 de julio de 1959 pasó a formar parte del patrimonio del pueblo mexicano.

Desde un principio la nueva administración se enfrenta a difíciles situaciones económicas y de carácter administrativo; La empresa y su nueva administración no lograron, en el tiempo que duro su actuación, estar fuera de los números rojos, a pesar del incremento de extensión de rutas, número de pasajeros transportados y ciudades servidas.

En 1962 inició Aeronaves de México la indiscriminada absorción de pequeñas empresas estatales la primera fue Trans Mar de Cortés, que eficientemente cubría el servicio aéreo en la península de Baja California y la región noreste de la república. Después siguieron: SAESA, Aerolíneas Vega, Aerovías Rojas, Aero-Maya, Aerolíneas del Istmo, Aeronaves Anahuac y Guest Aerovías México.

Para el sexenio siguiente empezaron con un nuevo proceso que tras la absorción vino a dejar un reacomodo que parecía sería el inicio de progreso de las líneas aéreas mexicanas

El primero de diciembre de 1970, con el cambio de supremos poderes en la nación. El licenciado Luis Echeverría Álvarez inicia su gestión gubernamental, y

pronto advierte la dinámica del mandatario en todos los ordenes de la vida nacional. “Arriba y adelante, sería el “LEMA” de la campaña presidencial”<sup>12</sup>, que se hace muy pronto presente en la compañía nacional. Se precisa encontrar la fórmula que permita la operación de la empresa sobre una economía sólida y saneada. El único camino a seguir era el cambio radical en la imagen de la campaña, cambiar hombres, sistemas administrativos y el nombre mismo.

El 7 de septiembre de 1971, el consejo de administración de Aeronaves de México, aceptó la renuncia del Ing. Jorge Pérez y Bouràs, director general desde su nacionalización de la empresa en 1959; Para substituir a Pérez y Bouràs se designó al Ing. Raimundo Cano Pereyra, experto en aviación; Como segundo paso en el cambio de la imagen de la compañía, fue la que adoptó el nombre comercial “Aeroméxico”; siguiendo el deseo presidencial de incrementar las corrientes turísticas hacia México, uno de los objetivos básicos sería la mejoría inmediata de los servicios en beneficio del público, el resultado de lo anterior fue un aumento del 25% en el transporte de pasajeros.

### 1.5 Clasificación del Transporte Aéreo

Así entonces en lo referente al transporte aéreo nacional esté se define como “El servicio que se realiza con aeronaves para el transporte de pasajeros, correo y carga mediante remuneración; el cual trabaja en el interior del país y es explotado por particulares mexicanos o empresas mexicanas constituidas conforme a nuestra legislación, al amparo de concesiones o permisos otorgados por la autoridad del estado mexicano.”<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Ibid., P. 340

<sup>13</sup> Congreso Nacional Bienal (CIME) ponente: Ingeniero Domingo López. Ponencia: Estructuración del Transporte Aéreo Nacional 22-sep-98.D.G.A.C. p.-3

Con fundamento en la dimensión urbana, turística, política y social de las poblaciones del país, se estableció una clasificación para definir al transporte aéreo adecuado a cada una de ellas.

“Primer nivel: troncal nacional.

Segundo nivel: troncal regional.

Tercer nivel: regional alimentador.”<sup>14</sup>

El transporte aéreo troncal nacional debe tener como finalidad unir en forma casi directa a las principales entidades generadoras del desarrollo del país, tanto en lo económico como en lo social y cultural entre sí y con la capital del país.

Será también el receptor y abastecedor del transporte aéreo alimentador y regional; por lo tanto es necesario que exista una coordinación estrecha entre estas modalidades del transporte.

Los aeropuertos donde operan las aeronaves del transporte aéreo de primer nivel deberán por lo menos mantener el nivel de servicio y seguridad actuales, consistentes en:

- Terminal equipada con pasajeros.
- Transporte terrestre.
- Áreas ocupacionales.
- Control de tránsito aéreo.
- Radio ayudas y ayudas visuales.

Es necesario que el transporte aéreo este al tanto de las necesidades a futuro y largo plazo para poder establecer programas de captación y capacitación tanto de sus

---

<sup>14</sup> Ibid p.- 3

propios medios como de las instituciones dedicadas a la formación del personal técnico.

En cuanto al transporte aéreo regional, tenemos que sus características son: servir a las zonas donde los demás medios de transporte no pueden ser implementados o aun no lo han logrado; incorpora las zonas marginadas con el resto del país, lo que le permite participar en el desarrollo.

El propósito de este servicio es unir la población o rancherías de una zona o región a través de un sistema de rutas, donde existe una demanda con otra población que este servida por el sistema alimentador o troncal entre las mismas poblaciones y rancherías.

Las aeronaves serán consideradas las adecuadas para operarse por aeródromos (pistas) de terracería, con longitudes cortas y elevación considerable.

Finalmente el transporte aéreo alimentador tiene como función servir de vinculo entre las rutas troncales para dar apoyo al tráfico, es el tipo de servicio interregional y utiliza aeronaves de corto y mediano alcance, con una capacidad de 52 pasajeros y su cobro depende de la distancia de la ruta.

El propósito fundamental es satisfacer las necesidades del transporte en rutas que por su tamaño o demanda no resulta económico ser operadas por aeronaves que sirven a las rutas troncales, pero que requieren ya de un servicio que permita un transporte considerable de pasajeros y de carga.

Como hemos visto los tres tipos de transporte se consideran de gran importancia ya que uno es el complemento de la otro y la mala coordinación de uno repercute en los otros dos.

## 1.6 Normas del Transporte Aéreo.

El Transporte Aéreo contribuye al crecimiento de la actividad económica, principalmente de los sectores turístico y comercial, apoyando al desarrollo de lugares de interés para los visitantes nacionales e internacionales y favoreciendo el rápido intercambio en los sectores de servicio, con lo que participa en la generación de empleos y en la captación de divisas.

En términos generales el derecho aeronáutico es “El conjunto de normas y principios que rigen a la navegación aérea y las relaciones jurídicas que nacen de la misma”<sup>15</sup>

Abarca por consiguiente todas las cuestiones legales que tienen su origen en el hecho técnico de la aeronavegación, sea de carácter público o privado, nacional o internacional tales como: la condición jurídica del espacio aéreo, el régimen legal de las aeronaves, la circulación aérea, el transporte, la situación del personal afectado a la navegación, el salvamento de y por aeronaves, los seguros aeronáuticos, el régimen de los aeropuertos, etc.

La amplitud y variedad de normas que integran el derecho aeronáutico comprende de su vasto dominio, reglas de derecho interno e internacional, de derecho público y privado, de derecho sustancial y de derecho formal, englobando así las relaciones y situaciones jurídicas de distinta naturaleza.

Tomando en consideración lo anterior se crea en el ámbito internacional, en 1947 la Organización de Aeronáutica Civil Internacional (OACI) con sede en Montreal Canadá, sus miembros comprenden virtualmente todos los estados del

---

<sup>15</sup> Lena, Paz Juan A. “Compendio de Derecho Aeronáutico”, Edit. Argentina 2da. Edición D.G.A.C. Pp. 11-12

mundo los cuales con 183 países donde se apoya la adopción de disposiciones reglamentarias uniformes para facilitar el transporte aéreo y reforzar la seguridad de las operaciones aéreas internacionales.

En la actualidad al no poder establecer un régimen multilateral de reglamentación económica, la mayoría de los asuntos que afectan la economía del transporte aéreo internacional, son objeto de acuerdos bilaterales, los cuales se han caracterizado por definir las rutas, reglamentar el número de asientos, determinar el espacio aéreo, establecer frecuencias de vuelos y de precios.

Dentro de los acuerdos bilaterales las partes convienen un grado de liberalización o protección que aplicarán en las recíprocas operaciones aeronáuticas en función de las posibilidades reales de competencia, con el propósito de obtener una equitativa participación del mercado y evitar el desmedido predominio de una de las partes sobre la otra.

Así México basa su política aeronáutica en Los Planes Nacionales de Desarrollo, los cuales son los principios que inspiran la reforma administrativa y los lineamientos establecidos por la secretaría de comunicaciones y transportes; donde lo que se pretende es contar con un transporte eficiente y con un desarrollo para poder acrecentar el turismo.

En el ámbito nacional tenemos el artículo 27 constitucional que dice “corresponde a la nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental.”<sup>16</sup> esto es que incluye el espacio aéreo.

---

<sup>16</sup> Congreso Nacional Bienal Op. Cit. p- 5

Por otro lado México estuvo en contra de la política de “cielos abiertos” porque argumentaba que no le convenía al país, debido a que sería frenar el desarrollo de las compañías nacionales y aceptar a las compañías foráneas.

En cuanto al marco jurídico la actividad aeronáutica de nuestro país estuvo contemplada dentro de La Ley de Vías Generales de Comunicación, el cual reguló las comunicaciones de nuestro país de 1940 a 1994 donde los principales artículos son el 306 que establece “el espacio aéreo mexicano está sujeto a la soberanía nacional.”<sup>17</sup> Y el artículo 313 nos dice que “los ciudadanos mexicanos o personas jurídicas mexicanas podrán inscribir en el registro aeronáutico mexicano y matricular aeronaves de servicio nacional, privados, agrícolas, aerografía, etc.”<sup>18</sup>

Podemos decir entonces que dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación sus principales objetivos fueron la de garantizar la seguridad de la vida humana y de propiedad en tierra, mar y aire de las aeronaves así como la operación segura y ordenada del transporte aéreo; donde además el piloto al mando de la aeronave tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras este a cargo de la misma, manipule o no los mandos. Él será responsable de que la operación de la aeronave se realice de acuerdo con el reglamento del aire. Pero podrá dejar de seguirlo cuando las circunstancias lo justifiquen estrictamente por razones absolutas de seguridad.

---

<sup>17</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes. “Ley de Vías Generales de Comunicación en México” edición 1991 Edit Porrua. Pp. 98

<sup>18</sup> *Ibid.* p. 98.

# *Capítulo II*

## CAPÍTULO 2 MEXICO Y SUS AEROPUERTOS

### 2.1. Concepto de Aeropuerto

El concepto más acertado para dar una definición de aeropuerto es la que nos presenta la O.A.C.I. diciéndonos.

“Aeropuerto también llamado aeródromo, es el campo de aviación, el cual es el sitio destinado para la llegada y salida de aviones. El elemento fundamental del mismo son las pistas de aterrizaje y despegue, cuya longitud es variable según el tipo de aviones que hagan uso de las mismas.”<sup>19</sup>

Podemos citar a continuación dos definiciones que dan la percepción de lo que es un aeropuerto en el ámbito nacional.

El reglamento de Administración Aeroportuaria de la Secretaría de Comunicaciones en el capítulo primero Art. dos establece como aeropuerto a: “Las áreas definidas de tierra, agua, pistas, hangares, edificios, terminales de pasaje y carga, oficinas técnicas y administrativas, estacionamientos y todas aquellas instalaciones y zonas necesarias para el aterrizaje, despegue, rodaje, estacionamiento y servicio de las aeronaves de todo tipo.”<sup>20</sup>

Ahora bien la Escuela de Aviación de México define al aeropuerto como “el área definida de tierra o de agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento de aeronaves especificada en el plan de vuelo al cuál puede dirigirse una aeronave.”<sup>21</sup>

---

<sup>19</sup> Normas y Métodos Recomendados por la O.A.C.I. S.C.T.- D.G.A.C. PP.-13

<sup>20</sup> D.G. A.C. “Reglamento de Administración Aeroportuaria” S.C.T. México 1990

<sup>21</sup> S.C.T. D.G.A.C. “Servicios de Tránsito Aéreo” México 1992 Pp. 3

Todas las instalaciones auxiliares que contiene el edificio terminal de un aeropuerto son muy distintas entre sí con ubicación diversas y estructuras diferentes, pero que organizadas y coordinadas, logran satisfacer las necesidades del pasajero bajo criterio de oportunidad y eficiencia.

Dentro de su organización de tipo administrativo un aeropuerto debe contar con los principales elementos para su funcionamiento como son: aduanas, oficinas de aduanas, servicios médicos, de sanidad, control de operaciones de vuelo otro tipo de servicios como es: Restaurantes, bancos y centros comerciales.

Los anteriores servicios deben estar regulados y controlados por una sola autoridad que en el caso del aeropuerto de la ciudad de México corresponde a ASA coordinarse con la SCT por medio de la Dirección General de Aeronáutica Civil para que de estas tres dependencias se den el buen servicio, calidad y eficiencia de todas las actividades mencionadas.

Un aeropuerto para que sea catalogado como tal debe de estar reconocido por la SCT así también por la O.A.C.I. para efectos del funcionamiento de carácter técnico este debe de reunir como mínimo los siguientes requisitos:

- Pistas de longitud requeridas por la misma O.A.C.I. y validadas por la misma secretaría de comunicaciones y transportes.
- Ubicación geográfica que valla de acuerdo con las reglamentaciones internacionales en cuanto a seguridad. (es decir fuera de las ciudades, para evitar cualquier accidente que atenté contra la población, así como prevenir, los aspectos contaminantes.)
- Debe de contar con las instalaciones que requiere un vuelo para que sea seguro y eficiente; ( radioayudas, radiofaros, señalamientos para vuelo por instrumentos, etc.)

- Servicios de embarque y desembarque como son las instalaciones y plataformas.

## **2.2 Clasificación de los Aeropuertos**

La clasificación de los aeropuertos puede hacerse atendiendo a diversos criterios; su aspecto físico, la naturaleza de las obras, instalaciones, el género de tránsito a que están destinados y al régimen de su propiedad y explotación, etc.

Atendiendo a su aspecto físico los aeródromos o aeropuertos se clasifican en terrestres, hidroaerodromos helipuertos, mixtos.

Por su género de tránsito a que están destinados, se clasifican en: nacionales e internacionales. Podemos ver que en 1965 México contaba con 34 Aeropuertos y para el año de 1999 se cuenta con una infraestructura aeroportuaria de 79 Aeropuertos y 5 Estaciones de combustible de los cuales el 65% tiene la categoría internacional. (ver cuadro 2.1)

**RELACION DE AEROPUERTOS  
HASTA 1999.**

ENTIDAD	1996		1997		1999	
	INTÉRNALES	NALES.	INTÉRNALES	NALES.	INTÉRNALES	NALES.
Aguascalientes	1	0	1	0	1	0
B. Calif. Norte	4	1	4	1	4	1
B. Calif. Sur	3	2	3	2	3	2
Campeche	1	1	1	1	2	0
Coahuila	5	0	5	1	5	1
Colima	1	1	1	1	1	1
Chiapas	1	2	2	3	2	4
Chihuahua	2	0	2	0	2	0
D.F.	1	0	1	0	1	0
Durango	1	0	1	0	1	0
Guanajuato	1	1	1	0	1	0
Guerrero	2	0	2	0	2	0
Hidalgo	0	1	0	1	0	1
Jalisco	2	1	2	0	2	0
México	1	1	1	1	1	1
Michoacán	1	3	1	3	1	3
Morelos	0	1	0	1	0	1
Nayarit	0	1	0	1	0	1
N. León	2	1	2	1	2	1
Oaxaca	2	3	2	3	2	3
Puebla	1	1	1	1	1	1
Querétaro	1	0	1	0	1	0
Q. Roo	3	1	3	1	3	1
San Luis P.	1	1	1	1	1	1
Sinaloa	3	1	3	1	3	1
Sonora	5	0	5	0	5	0
Tabasco	1	0	1	0	1	0
Tamaulipas	4	1	4	1	4	1
Tlaxcala	0	1	0	0	0	0
Veracruz	1	4	1	4	1	4
Yucatán	1	0	1	0	1	0
Zacatecas	1	0	1	0	1	0
<b>TOTAL</b>	<b>53</b>	<b>30</b>	<b>54</b>	<b>29</b>	<b>55</b>	<b>29</b>

**Cuadro 2.1**

Fuente: Cifras Estadísticas Nacionales Relación De Aeropuertos. Asa. 1998. Pp.3

La creación de una sólida infraestructura aeroportuaria ha dado como resultado el crecimiento económico, social y turístico, así como el desarrollo de una tecnología aeronáutica nacional.

El conjunto de aeropuertos son los promotores de las actividades comerciales, industriales, ganaderas, turísticas, sociales y culturales de cada ciudad y región que conforman nuestro país.

De esta forma se considera que cumplen una función socioeconómica de importancia trascendente ya que ponen en contacto al hombre, sus ideas y sus productos; además de que existen ciudades y regiones cuyos aeródromos satisfacen ciertas necesidades específicas. La situación del país convirtió al transporte aéreo en un medio invaluable para atraer divisas a través de él se movilizan hombres de negocios, turistas nacionales, funcionarios públicos y otros viajeros con fuerte poder adquisitivo.

Podemos ver a continuación una clasificación los aeropuertos atendiendo a su región de desarrollo. Los cuales pueden ser turísticos, fronterizos, metropolitanos, regionales y las estaciones de combustible destacándose los más importantes.

- Aeropuertos en Ciudades Turísticas.

Acapulco, Cancún, Cozumel, Guaymas, Huatulco, La Paz, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Mérida, Puerto Escondido, Puerto Vallarta, Veracruz Y Zihuatanejo.

- Aeropuertos en Ciudades Fronterizas.

Ciudad Juárez, Nuevo Laredo, Chetumal, Reynosa, Matamoros, Tapachula, Mexicali, Tijuana Y Nogales.

- Aeropuertos Metropolitanos.

Guadalajara, Monterrey, México Y Toluca

- Aeropuertos en Centros Regionales.

Aguascalientes, Bajío, Tamuín, Campeche, Los Mochis, Tehuacán, Ciudad Del Carmen, Minatitlán, Tepic, Ciudad Obregón, Morelia, Tlaxcala, Ciudad Victoria, Oaxaca, Torreón, Chihuahua, Poza Rica, Tuxtla Gutiérrez, Colima, Puebla, Uruapan, Culiacán, Querétaro, Villa Hermosa, Durango, San Luis Potosí, Zacatecas, Hermosillo, Tampico, Palenque y San Cristóbal De Las Casas.

- Estaciones Combustibles.

Cuernavaca, Isla Mujeres, Pachuca, Lázaro Cárdenas y Saltillo

### **2.3.Descripción De Los Diferentes Centros De Fomento Nacional De Turismo Desde El Punto De Vista Del Transporte Aéreo**

Podemos decir que la creación de una sólida red aeroportuaria ha dado como resultado el crecimiento económico, social, y turístico del país tanto en su propio entorno como en el exterior.

Sabemos que la competencia en el campo turístico esta claramente definida, de ahí se deriva que los gobiernos de los distintos países que rivalizan esta actividad busquen poseer la infraestructura urbana hotelera, aérea y de servicios acorde con la demanda de quienes buscan esparcimiento en sus lugares de preferencia.

No podemos concebir al mundo sin el desarrollo del transporte aéreo y éste no es posible si se carece de una infraestructura que lo impulse. de acuerdo a lo anterior México se ha preocupado por un desarrollo aéreo turístico en los diferentes puntos más importantes de nuestro país por ejemplo:

### CAN-CÚN

A dos mil kilómetros de la ciudad de México, que significan menos de dos horas de vuelo, se encuentra Cancún, su moderno aeropuerto internacional que garantiza de inmediato el acceso de personas y mercancías, recibe 55 vuelos directos semanales desde las ciudades de Campeche, Distrito Federal, Guadalajara, Mérida, Tijuana y Monterrey, lo que permite hacer cómodas conexiones desde diferentes puntos de la República Mexicana.

Igualmente se reciben 116 vuelos semanales procedentes de diferentes ciudades de la Unión Americana; Miami, Cleveland, Tampa, Nueva York, Houston, Dallas, Philadelphia, Los Angeles, Chicago, Baltimor, Nueva Orleans, Raleigh, Memphis, San Francisco, así como de San José de Costa Rica y San Pedro de Sula Honduras. En distancia de horas de vuelo está de 4 horas de Nueva York; a solo 60 minutos de Miami y a menos de 5 horas de vuelo de los Angeles.

Las inversiones realizadas por el Fomento Nacional de Turismo (FONATUR) y canalizadas por la inversión de la infraestructura y equipamiento han permitido incrementar en forma vigorosa la inversión privada, por lo que con el propósito de orientar el desarrollo, se consideran prioritariamente la promoción y comercialización del centro turístico en el mercado interno y externo.

“Cabe señalar que más del 94% de los visitantes que llegan a la región lo hacen por vía aérea.”<sup>22</sup> Además de que es el destino de México más importante en captar vuelos de fletamento procedentes de los Estados Unidos, Europa y Canadá; en efecto Cancún debe gran parte de su éxito a la cada vez mayor y mejor comunicación aérea con los principales centros generadores de turismo, tanto nacionales como extranjeros.

Cancún se ha consolidado como el destino turístico más importante de México, debido a su moderna infraestructura de servicios que ofrece. Existen poco más de cien establecimientos relacionados con la operación hotelera; la mayoría son de lujo, en donde se ha construido un entorno de comodidad con todos los servicios recreativos que requiere el viajero más exigente. Sin embargo hay también hoteles para gustos más modestos y a precios muy accesibles en el centro de la ciudad.

En 1974 abrieron sus puertas los primeros hoteles de Cancún en los años siguientes las inauguraciones hoteleras se volvieron asunto de rutina; la oferta hotelera de 1989, comprendió un total de 15,310 habitaciones en 103 hoteles, en que se recibieron 1153.60 miles de visitantes para ese mismo año.

“El ingreso de divisas por concepto de turismo extranjero que llegó por vía aérea a este destino, asciende a 468.0 millones de dólares, lo que significa además del 16% del total de la captación nacional por concepto de turismo receptivo, un excelente nivel de competencia frente a otros destinos del caribe, puesto que el 74% de los visitantes son extranjeros.”<sup>23</sup>

Para 1994 se tenían 26,140 cuartos de operación y 3,127 cuartos en condominio; la oferta hotelera de Cancún se contemplo con el equipo turístico que

---

<sup>22</sup> D.G.A.C. “Descripción de los Principales Centros de Fomento Nacional de Turismo” PP. 2

<sup>23</sup> Ibid. Pp. 1

incluye campo de golf, establecimientos comerciales, restaurantes, cafeterías, mercado de artesanías, museos, etc.

### IXTAPA-ZIHUATANEJO.

Ixtapa es un moderno desarrollo turístico en el Pacífico mexicano que se ubica en la parte oeste del Estado de Guerrero, sobre la costa grande del Pacífico, a 240 kms. al norte del puerto de Acapulco.

Por las facilidades que existen para el desplazamiento por vía aérea, un porcentaje considerable del Turismo que llega a este destino lo hace por el Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo que se localiza a 18 kms. de la zona turística. Se reciben desde diferentes puntos de la República Mexicana 79 vuelos semanales de las líneas aéreas nacionales, como Aeroméxico, Aerolibertad, Mexicana y Aeromorelos, así como 23 vuelos internacionales semanales procedentes de los Angeles Houston, Dallas-Forth Worth, San Francisco y Chicago aproximadamente 3:30 horas de vuelo toman desde Los Angeles a este destino turístico por Delta Airlines y Mexicana de Aviación. Por otra parte Aeroméxico y Mexicana lo transportan en 40 min. , desde la Ciudad de México y Continental Airlines dispone de un vuelo directo desde Houston en 2:30 horas de vuelo.

En cuestión de inversiones FONATUR ha acelerado en los últimos años el ritmo de inversiones para la construcción de las obras de infraestructura, urbanización y equipamiento urbano-turístico este destino es el segundo de importancia después de Cancún el cual experimentó un acelerado crecimiento entre 1975 y 1984. en ese período el número de cuartos se multiplicó diez veces.

“El proyecto turístico Ixtapa-Zihutanejo fue planeado en los años 70's para desarrollarse en la superficie total de 4245 hectáreas, de las cuales 2012

corresponden a Ixtapa y el resto para albergar la zona urbana de Zihuatanejo.<sup>24</sup> Para una antigua aldea de pescadores que conserva la atmósfera acogedora e informal de un poblado del México antiguo, que hoy es un pintoresco poblado modernizado y urbanizado con las calles adoquinadas en donde hay pequeñas tiendas de artesanías o curiosidades.

La oferta hotelera ha observado ritmo de crecimiento fuerte ya que sus hoteles van desde lo rústico hasta lo más moderno, Ixtapa para 1989 contaba con 3300 cuartos en operación en una cadena ininterrumpida de nueve hoteles con playa propia en la bahía del palmar, que además ofrecen sus propias instalaciones, el turista se podrá hospedar en pequeños hoteles en la población vecina de Zihuatanejo que dispone de 677 cuartos. La oferta conjunta de Ixtapa y Zihuatanejo es de 4007 cuartos que durante 1989 recibieron a más de 272 mil visitantes, de los cuales 128,700 fueron extranjeros, el gasto turístico receptivo por vía aérea fue de un poco más de 77 millones de dólares.

En 1990 se inició el megaproyecto Ixtapa-naútico, esta fórmula de desarrollo consiste en la preparación de un proyecto integralmente planeado, dentro de un centro turístico ya existente, fortaleciendo su imagen e identidad.

### **BAHIAS DE HUATULCO**

El aeropuerto internacional se localiza a 20 kms. al norte de las bahías y tiene capacidad para operar vuelos de largo alcance, abre sus puertas en 1987, para hacer posible la comunicación con lugares muy distantes de México, se busco en su diseño resaltar elementos de arquitectura oaxaqueña. Actualmente recibe vuelos diarios de Aeroméxico con escala en Oaxaca.

---

<sup>24</sup> Ibid. Pp. 4

Mexicana de aviación opera siete frecuencias a la semana con origen en la ciudad de México; asimismo recibe vuelos “de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, Acapulco y Zihuatanejo, Guerrero; Cuernavaca, Morelos y Puerto Escondido, Baja California Sur, a través de las líneas regionales Aerolibertad, Aviación de Chiapas y Aeromorelos.”<sup>25</sup>

Se está negociando el establecimiento de otras rutas regulares desde los mercados potenciales de la Unión Americana y Europa. Ya que Bahías de Huatulco es un asentamiento humano muy antiguo, el que por su potencialidad a futuro, es considerado como el proyecto turístico más ambicioso emprendido por el gobierno federal.

“Cuando esté incluido en la segunda década del próximo siglo en el año 2018, se tendrá una población aproximada de 345 mil habitantes. Se sumarán cerca de 30 mil cuartos de hotel y se captarán dos millones de turistas al año, generando la cuarta parte del producto interno de Oaxaca.”<sup>26</sup> Entonces, competirá Acapulco y Cancún por el primer sitio entre los destinos de playa del país.

Huatulco contará en su cuarto año de operaciones, con casi el mismo número de cuartos que tenía Cancún en su séptimo año. Este es el desarrollo más dinámico iniciado por FONATUR.

Bahías de Huatulco comparten con Cancún una característica singular, ya que inician de cero; aunque la decisión de su despegue se tomó en circunstancias muy distintas, en 1983, cuando se decide crear el quinto desarrollo turístico integral, comienza el país a enfrentar los efectos de una crisis severa hablando financieramente. En toda la zona del pacífico sur existía un progreso rezagado; no

---

<sup>25</sup> Ibid. Pp. 11

<sup>26</sup> Ibid. Pp. 11

existían las construcciones de material, no tomas de agua potable por no decir luz eléctrica o drenaje, y una sinuosa brecha de cinco kilómetros era la única vía de acceso.

La vocación turística evidente del litoral de Oaxaca da oportunidad de quien visita Huatulco de trasladarse de los centros de playa alternos, Puerto Angel y Puerto Escondido; esté último considerado como el asentamiento turístico más antiguo de la zona, el que cuenta con poco más de 700 habitaciones hoteleras.

#### **2.4.Principales Problemas Económicos Que Enfrenta El Transporte Aéreo.**

Desde el punto de vista turístico el avión ha consolidado su posición como el medio mas importante para los desplazamientos. Las modalidades de la industria y el viaje aéreo desde el punto de vista comercial, se han modificado con respecto de la década de los setenta, sobre todo por los efectos de desregulación en Estados Unidos, que han afectado muy importantemente los esquemas tarifarios y de servicios de la ruta del Atlántico Norte, repercutiendo con ello en las conferencias de la IATA, es indudable que los factores de política, nacional e internacional, continúan presentes en la evolución y desarrollo del servicio aéreo.

“La industria de la aviación civil es una de las principales beneficiarias de la investigación y desarrollo tecnológico originadas frecuentemente en los espacios militares y de política de poder”<sup>27</sup>

Es tan importante esta industria, que los montos involucrados en la compra y venta de los aparatos (aviones), puede llegar a tener un impacto considerable en la economía de los países. De aquí deriva en buena parte, la importancia de esta

---

<sup>27</sup> Dirección General de Aeronáutica civil “Turismo: Estructura y Desarrollo. Pp.162.

industria para los gobiernos de donde son originarios, pero también de los que son destinatarios.

La industria aeronáutica continua estando dominada por las empresas estadounidenses: Douglas y Boeing aunque, relativamente en la década de los ochenta, ha mejorado su posición la empresa Airbus dándole la razón al empeñamiento del consorcio europeo por mantener sus proyectos de desarrollo a pesar de los fracasos como el del Concorde, uno de los ejemplos donde se reconoce que su desarrollo obedece a razones de tipo político.

Con la desregulación de Estados Unidos (1978) se acentúa la lucha por el mercado de viajes en la ruta del Atlántico Norte, cuyos resultados no parecen muy claros todavía, pero donde los países subdesarrollados solo parecen espectadores. Esta lucha se incrementa con la implantación de los sistemas computarizados de reservaciones por parte de las líneas aéreas principalmente, que imponen nuevas condiciones de operatividad en la industria y que tienden a un mayor control de los flujos turísticos por parte de las empresas de los países desarrollados.

A raíz de la liberalización, en un primer momento se multiplican las aerolíneas en Estados Unidos; sin embargo, de la feroz competencia se derivan las quiebras, fusiones y absorciones de muchas aerolíneas, que lleva a fines de los ochenta, a la concentración de fuerza en unas cuantas empresas.

“Los países subdesarrollados, continúan confiando en el turismo como instrumento auxiliar o determinante para la generación de divisas, de empleo y en ultima instancia para su desarrollo.”<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Ibid. Pp. 267

En México de 1983 a la fecha la deteriorada política interna del país y la caída de precios del petróleo, problemas a los que suma el endeudamiento externo, hundien aún más al país en la crisis, a partir de mediados de la década de los ochenta el gobierno federal, inicia un proceso de desincorporación de las empresas e instalaciones, enajenándolas al sector privado. Entre las empresas se encuentran tanto hoteles y campos de golf, como las aerolíneas troncales de México: Aeroméxico y Mexicana. El esquema de la aviación nacional también se reforma para tomar cauce de liberalización de las operaciones dándole relevancia al crecimiento de las aerolíneas regionales y alimentadoras, que se expanden en número.

Del total de los 84 aeropuertos en operación apenas cinco -México, Guadalajara, Monterrey, Mérida y Acapulco- absorben dos terceras partes del movimiento total de pasajeros, soportando la carga financiera de todo el conjunto. Esta situación dificulta la utilización eficiente de los recursos, y afectó financieramente a las entidades encargadas de la prestación de servicios.

Las compañías aéreas nacionales por su parte, enfrentaron problemas por la insuficiencia de equipos, generándose factores de ocupación muy elevados, lo que significó dejar pasaje desatendido, sobre todo en períodos de gran demanda.

Para solucionar esos problemas se fortaleció la coordinación entre las SCT, SHCP, Asentamientos Humanos y Obras Públicas, así como con el Organismo Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) esto hizo posible examinar los planteamientos para el incremento en la infraestructura aeroportuaria con la finalidad de contar con una red mejor utilizada y complementarla en aquellos puntos en donde las necesidades del país así lo requieren.

No se puede dejar de mencionar en esta investigación el transporte aéreo de mercancías dada la importancia que tiene la política aérea de cualquier país tanto en los servicios internos como internacionales ya que debe reconocer el principio básico de que el transporte aéreo es una herramienta para lograr el desarrollo económico y social de ese país en particular. Dentro de este marco los servicios aéreos internos deben organizarse de manera que integren mejor el territorio nacional, comunicando regiones que se encuentren aisladas con los principales centros de producción y consumo, para lograr que haya una distribución más equitativa de la riqueza nacional. En el campo internacional, el transporte aéreo debe comunicar de la manera más eficiente al país con el exterior para lograr que haya un mejor intercambio turístico social y económico con la comunidad mundial.

La economía y la política internacionales han tenido un papel preponderante en el desarrollo del turismo internacional moderno; La política turística de México requiere, de manera apremiante, que se consideren más los cambios que se avecinan, con el objeto de actuar en concordancia y no, como hasta ahora, en el permanente marco de una política correctiva que siempre estará detrás de los acontecimientos que vendrán en un futuro más o menos previsible y a los que se hace necesario hacer frente en el corto o mediano plazo, podemos ver que el avión ha sido uno de los más importantes medios de transporte para el desarrollo tecnológico del mundo actual, las condiciones de México y su dependencia del exterior hacen difícil fincar en este medio de transporte las bases de su desarrollo, porque es también uno de los más vinculados con la política de poder de las naciones hegemónicas. Y hasta el momento el avión es uno de los pilares de la comunicación territorial de México, en las que se circunscriben tanto el desarrollo del país como el turismo.

# *Capítulo III*

## **CAPÍTULO 3. EL TRANSPORTE AÉREO Y SU PARTICIPACIÓN EN ORGANISMOS INTERNACIONALES.**

### **3.1 Antecedentes**

La política aérea de cualquier país tanto en los servicios internos como en los internacionales se debe reconocer el principio básico de que el transporte aéreo es una herramienta para lograr el desarrollo económico y social de ese país en particular. Dentro de este marco los servicios aéreos internos deben organizarse de manera que integren mejor el territorio nacional, comunicando regiones que se encuentren aisladas, con los principales centros de producción y consumo para lograr que haya una distribución más equitativa de la riqueza nacional. En el campo internacional, el transporte aéreo debe comunicar de la manera más eficiente al país con el exterior para lograr un mejor intercambio turístico social y económico con la comunidad mundial.

Varios han sido los convenios aéreos que México ha celebrado con otros países de, los primeros que se tienen noticias, son el "Ibero - Americano de navegación aérea" del 1º de noviembre de 1926 celebrado en Madrid, España, hasta los más recientes convenios bilaterales y multilaterales de transporte aéreo, subsecuentes al de Madrid, México tiene convenios con Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Estados Unidos y Honduras.

### **3.2 La Organización De Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.)**

La Segunda Guerra Mundial influyó poderosamente en el progreso técnico del avión, concentrando el equivalente de un cuarto de siglo de evolución normal, por tal motivo se organizo una vasta red de transporte de pasajeros y mercancías,

pero surgieron muchos problemas, tanto políticos como técnicos, que había que solucionar si se quería beneficiar y amparar al mundo en tiempos de paz.

Surgía el problema de los derechos comerciales, es decir, que acuerdos podrían concentrarse para que los servicios aéreos de un país pudiesen penetrar en el espacio aéreo de otro. Había también otras dificultades concernientes a los conflictos jurídicos y económicos que podrían surgir al sobrevolar fronteras internacionales; por estos motivos, durante los primeros meses de 1944 el gobierno de los Estados Unidos consulto a otras naciones aliadas. Como consecuencia de estas conversaciones, se enviaron invitaciones a 55 países aliados y neutrales para que se reuniesen en Chicago en noviembre de 1944, de los cuales 52 países asistieron.

Durante cinco semanas, las 52 naciones que asistieron a dicha reunión, estudiaron los problemas de la aviación civil internacional, el resultado fue El Convenio sobre Aviación Civil Internacional cuyo objetivo esta claramente establecido en su preámbulo:

“Considerando que el futuro desarrollo de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre naciones y pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general. Para lo cual es deseable evitar toda distensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo.”<sup>29</sup>

Por consiguiente, los gobiernos que se suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de

---

<sup>29</sup> Memoria de la O.A.C.I. Reseña informativa de la O.A.C.I. Decimocuarta edición Canadá 1990. Pp.5

transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse del mismo modo sano y económico;

En los 96 artículos del convenio de Chicago se establecen los privilegios y obligaciones de todos los estados contratantes, “la adopción de normas y métodos recomendados internacionalmente para regular la navegación aérea.”<sup>30</sup> Con esto se recomienda a los estados contratantes que establezcan servicios e instalaciones de navegación aérea; y se propone que se facilite el transporte aéreo mediante la reducción de trámites aduaneros de inmigración. El convenio reconoce el principio de soberanía exclusiva y absoluta de todo estado contratante sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio, y establece que no podrá explorarse ningún servicio aéreo internacional regular sobre el territorio de un estado contratante o hacia el interior de este sin su consentimiento previo.

Una de las cuestiones a las cuales la conferencia de Chicago atribuyó gran importancia fue la de la concesión recíproca de derechos comerciales turísticos o de pasajeros en la aviación civil internacional, se consideró que no era posible llegar a ningún acuerdo satisfactorio para todos, pero la conferencia preparó dos acuerdos suplementarios:

El acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales y el acuerdo sobre transporte aéreo internacional. “El primero estipula que las aeronaves de todo estado signatario puede volar sobre el territorio de cualquier otro estado signatario o aterrizar en él por razones técnicas. El segundo prevé además entre otras cosas, el transporte de tráfico entre el estado de matrícula de la aeronave y cualquier otro estado signatario.”<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> Ibid. Pp.6

<sup>31</sup> Ibid. Pp.7

El convenio sobre aviación civil internacional estipulaba que la O.A.C.I. no quedaría constituida hasta que 26 estados lo hubieran ratificado. Teniendo presente que la ratificación de un acuerdo internacional requiere que se dicten disposiciones por parte de los diversos órganos legislativos interesados, lo que supone normalmente mucho tiempo, los delegados de los países dispusieron la creación de un organismo provisional (O.P.A.C.I.) con facultades consultivas solamente y que debía funcionar hasta que se creara la organización permanente. La O.P.A.C.I. funcionó durante 20 meses hasta que el 4 abril de 1947, se creó oficialmente la O.A.C.I. eligiéndose la ciudad de Montreal como sede de la organización, por invitación del gobierno de Canadá.

Los fines y objetivos para los que fue creada la O.A.C.I. están claramente definidos en el convenio, establece: “Desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.”<sup>32</sup>

Con ello ha logrado a través del tiempo una navegación civil internacional ordenada, se han fomentado las técnicas de manejo, se ha estimulado el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones, además de satisfacer las necesidades de los países del mundo se ha promovido en general el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

“Desde la fundación de la O.A.C.I. en 1947, la labor técnica de la organización ha sido, en materia de normalización, conseguir conciencia de los estados contratantes para la explotación de los servicios aéreos pueda hacerse con seguridad, regularidad, y eficiencia. A su vez, esto ha permitido lograr confiabilidad en los múltiples aspectos que integran la aviación civil internacional.

---

<sup>32</sup> Ibid. Pp.11

Particularmente esto ha ocurrido con respecto a las aeronaves, sus tripulaciones y los servicios en tierra.

La O.A.C.I. presta constante atención a la ejecución de planes regionales para facilitar el planteamiento concreto de las instalaciones, servicios y formular los procedimientos suplementarios necesarios para tener en cuenta los aumentos de la densidad del tráfico, las nuevas rutas aéreas y la puesta en servicio de nuevos tipos de aeronaves además se celebraran periódicamente reuniones regionales de navegación aérea en las que se examinan las necesidades de las operaciones aéreas en determinadas regiones.

La O.A.C.I. está en condiciones de ayudar a los estados que lo necesiten, hay siete oficinas regionales en: Bangkok, Dakar, El Cairo, Lima, México, Nairobi y París, cada una de las cuales esta acreditada ante un grupo de estados La función principal de estas oficinas es mantener, fomentar, ayudar, acelerar y seguir el curso de las medidas adoptadas por los estados para ejecutar los planes de navegación aérea. También puede conseguirse ayuda personal de la secretaría de la sede en Montreal, y se asignan los equipos regionales de técnicos para estudiar de cerca las deficiencias experimentadas en los campos determinados y recomendar a los gobiernos las medidas pertinentes, dichos equipos han trabajado hasta ahora en Asia, El Pacifico, África, Oriente Medio, El Caribe, Centro y Sudamérica, en problemas de comunicaciones, control de transito aéreo, búsqueda y salvamento, servicios meteorológicos, aeródromos, servicios de información aeronáutica, cartas aeronáuticas, licencias al personal y formación profesional.

Las actividades regionales de la O.A.C.I. han sido en tres regiones, los estados han creado organismos regionales autónomos de aviación civil que operan en estrecha relación con la O.A.C.I. y los que está les presta la asistencia de secretaria que necesitan cuando lo solicitan.

En Europa 25 estados son miembros de la Comisión Europea de Aviación Civil (C.E.A.C.) establecida en 1956; En 1969, se creó la Comisión Africana de Aviación Civil (C.A.F.A.C.) a la que pueden ingresar todos los estados miembros de la Comisión Económica para África. ( C.E.P.A.) o de la Organización de la Unidad Africana (O.U.A.), actualmente cuenta con 39 miembros; La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (C.L.A.C.) a la que pueden ingresar los estados de América del Sur, Central y del Caribe, se creó en diciembre de 1973; en la actualidad cuenta con veinte estados miembros.

Estos órganos estudian los problemas de la aviación civil internacional, especialmente en materia de transporte aéreo desde el punto de vista de sus respectivas regiones. Sus objetivos comunes son el fomento de la coordinación y el desarrollo del transporte en sus regiones.

Además de su programa de estudios regionales de transporte aéreo, entre las actividades regionales, figura la organización de seminarios sobre las tarifas de pasajeros y mercancías, las estadísticas, la administración de los aeropuertos y las instalaciones en ruta, los pronósticos y la planificación económica de la aviación civil, así como las reuniones regionales de facilitación.

En todas las oficinas regionales de la O.A.C.I. hay especialistas en transporte aéreo estos funcionarios proporcionan servicios de secretaría a los organismos regionales de aviación civil y ayudan a los estados, constituyendo igualmente un enlace entre la sede de la O.A.C.I. y los estados en materia de transporte aéreo.

En los Estados contratantes de la O.A.C.I. hay muchos criterios jurídicos y muchos sistemas de jurisprudencia diferentes. Por esta razón, "existe la necesidad de una influencia unificadora en la elaboración de ciertos aspectos para la elaboración de un código de derecho internacional. Incumbe a la O.A.C.I. facilitar la adopción

de instrumentos internacionales de derecho aéreo y fomentar la aceptación general.”<sup>33</sup>

Los asuntos jurídicos del organismo comenzaron con el primer periodo de sesiones de la asamblea de la O.A.C.I. el cual fue celebrado en 1947, y creo un comité jurídico permanente para que asesorara sobre los asuntos que le habían sido trasladados por el consejo en relación con la interpretación de la enmienda del convenio de Chicago, para que estudiara e hiciera recomendaciones sobre las demás cuestiones relativas al derecho aéreo internacional publico que le pudieran trasladar la asamblea o el consejo, y para que estudiara los problemas de derecho privado que afectan a la aviación civil internacional por lo que se refiere a la función mencionada el comité jurídico reemplazo al comité internacional técnico de expertos jurídicos aéreo. (C.I.T.E.J.A.), encargado de codificar el derecho aéreo internacional privado desde 1926. Durante sus cuarenta y tres años de actuación, el comité jurídico ha preparado los proyectos de 14 instrumentos internacionales, de los cuales el primero fue adoptado por la asamblea de la O.A.C.I. y los últimos trece por conferencias diplomáticas.

Las bases que sentaron jurídicamente a la O.A.C.I. son las siguientes:

Convenio de Ginebra de 1948. - este convenio trata del reconocimiento internacional de los derechos sobre las aeronaves y de manera que cuando una aeronave cruce una frontera sigan protegidos los intereses de las personas que tienen esos derechos.

Convenio de Roma en 1952. - trata de los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras.

---

<sup>33</sup> Ibid Pp. 40

El Protocolo de 1955 que modifica el Convenio de Varsovia de 1929. - que regula la responsabilidad de los transportistas aéreos frente a los pasajeros expedidores, limitando esta, excepto en los casos de culpa grave.

El Convenio de Guadalajara de 1961. - el Convenio de Varsovia no contiene reglas particulares aplicables al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea parte del contrato del transporte; En esta conferencia diplomática de Guadalajara sé prevén las normas correspondientes para regular las circunstancias mencionadas.

Convenio de Tokio de 1963.- este convenio dispone que el estado de matrícula de una aeronave es competente para conocer las infracciones y actos cometidos a bordo. Cuando haya razones fundadas para creer que una persona a bordo intenta con intimidación apoderarse ilícitamente de una aeronave o se apodera en vuelo de ella, los estados que forman parte en este convenio quedan obligados a tomar las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante recobre o mantenga su control sobre la aeronave.

El Protocolo de 1971. - Modifica el protocolo de la Haya de 1955, referente a la responsabilidad del transportista aéreo con respecto al transporte aéreo internacional de pasajeros y equipaje.

Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves.- La labor realizada por el comité jurídico, que había preparado un proyecto definitivo de convenio sobre el apoderamiento ilícito de aeronaves, en una conferencia diplomática reunida en la Haya en diciembre de 1970, adopto un convenio; y dicho convenio define los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, y los estados contratantes se han comprometido a establecer para este delito penas severas, este convenio entro en vigor el 14 de octubre de 1971.

Con el pleno apoyo de sus 183 estados contratantes, la organización ha formulado criterios sobre seguridad de la aviación y ha comenzado a aplicar los programas pertinentes. El consejo de la O.A.C.I. el comité permanente sobre interferencias ilícitas creado en 1969, la comisión de aeronavegación, el comité de transporte aéreo, los comités jurídicos y conferencias diplomáticas de la O.A.C.I. convocados por el consejo han desempeñado una función en este proceso.

El programa de seguridad de la aviación de la organización se aplica sobre todo en las esferas jurídicas y técnicas, completadas con proyectos de asistencia técnica.

Los Convenios de Tokio, La Haya, de Montreal y el protocolo complementario al Convenio de Montreal, todos preparados por la O.A.C.I., han sido adoptados y tienen aceptación mundial como instrumentos internacionales de aviación.

El principal objetivo del programa técnico de la O.A.C.I. sobre seguridad de la aviación consiste en garantizar la seguridad de los pasajeros, tripulantes, personal de tierra y público en general procurando en primer término impedir a los infractores el acceso de su objetivo primordial: las aeronaves.

El programa contiene también medidas de emergencia que se aplicarán en el caso en que se produzcan actos de interferencia ilícita.

La labor de nuestro país dentro del organismo ha sido la de cooperar activamente en todas las resoluciones y recomendaciones emitidas por la O.A.C.I., así del 1° de Noviembre al 7 de Diciembre de 1944, a iniciativa del gobierno de los Estados Unidos de América tuvo lugar en la ciudad de Chicago, Illinois, la primera conferencia internacional de aviación civil.

En la conferencia a la que asistieron 52 países México, estuvo presente y los instrumentos del convenio provisional de Aviación Civil Internacional fueron aprobados por la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, el 12 de abril de 1946 y ratificados por el ejecutivo, el 16 de mayo de ese mismo año.

México como miembro de la organización se ha ajustado cuando ello ha sido compatible a sus leyes y reglamentos aeronáuticos a las recomendaciones de la O.A.C.I.

### **3.3 Comisión Latinoamericana De Aviación Civil (C.L.A.C.)**

Los antecedentes que marcan el inicio de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (C.L.A.C.) están concretados en tres conferencias regionales de aviación civil:

Río de Janeiro de 1959, Montevideo 1960 y Bogotá 1962.

Estas surgen de la voluntad de cooperación inspirada por la necesidad de estrechar las experiencias y políticas a través de un organismo permanente lo cual dio como resultado en la década final de los 50's la trilogía de las conferencias regionales de aviación civil.

Si bien debe de reconocerse la labor desarrollada por estas tres conferencias con la participación de los países del área en el terreno de protección del tráfico regional, racionalización tarifaria, predeterminación de capacidad de las mismas por no contar con una estructura orgánica, como respaldo necesario de su accionar.

Desde entonces quedaron latentes las necesidades de aglutinar a los responsables de las decisiones en materia de aviación civil y en particular en el terreno del transporte aéreo.

La necesidad de crear un organismo regional de aviación civil en Latinoamérica fue formulada entonces por la primera conferencia latinoamericana de autoridades aeronáuticas celebrada en Bogotá en julio de 1973, y también por la conferencia de autoridades de aviación civil de la región sudamericana que tuvo lugar en la ciudad de Lima, Perú durante el mes de Octubre de 1973.

De ahí que, en ocasión de dos conferencias la de Bogotá y la de Lima, se pone a andar la idea de materializar un foro latinoamericano para atender los problemas de la región así la CLAC es fundamentalmente un organismo de carácter consultivo y tiene por objeto primordial el de "proveer a las autoridades aeronáuticas de América latina de una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse, planearse y coordinarse todas las actividades de la aviación civil"<sup>34</sup>

Entre el 11 y el 14 de Diciembre de 1973 se celebró en la ciudad de México la segunda conferencia latinoamericana de autoridades aeronáuticas con objeto de considerar el proyecto de constitución de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil representantes de 15 estados firmaron el 14 de Diciembre en la ciudad de México el estatuto de la C.L.A.C. a fin de proveer a las autoridades de aviación civil de los estados situados en América del Sur, América Central, México y el Caribe, una estructura adecuada dentro de la que puedan discutirse y plantearse las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.

---

<sup>34</sup> Informe especial de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Décimo Aniversario 14 de Diciembre de 1983 Pp.1

La C.L.A.C. quedo constituida como una organización de cooperación sobre la soberanía de los estados miembros de la misma, tanto como su igualdad jurídica subsisten cualquiera que sea su importancia real.

México como miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (C.L.A.C.) ha reconocido desde la creación del organismo en 1973 “el papel que desempeña como foro adecuado en el que se discuten y planean todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil en el ámbito regional.”<sup>35</sup>

Los objetivos de la CLAC están expresamente dentro del estatuto en el art. 5 y marca que para el cumplimiento de sus fines la CLAC desarrollará las funciones necesarias además de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica, además de llevar a cabo estudios económicos sobre transporte aéreo de la región y finalmente promover un mayor intercambio de información estadística entre los estados miembros.

La CLAC mantiene relaciones con otros organismos internacionales tanto de carácter publico como privado conforme a lo establecido en el art. 7 de su estatuto. Debe destacarse muy particularmente sus modus-vivendi, en el que reconoce una estrecha relación y coordinación con la O.A.C.I. a fin de evitar la duplicación de esfuerzos en la tarea de unificar criterios en la aviación civil preservando la autonomía política como órgano de consulta de los gobiernos pertenecientes a los estados parte de la misma.

Merece se reflexione brevemente sobre la vinculación existente entre la CLAC y la O.A.C.I. semejante al caso de la Comisión Europea de Aviación Civil,

---

<sup>35</sup> Ibid. Pp. 1

(C.E.A.C.) y de la Comisión Africana de Aviación Civil, constituidas en los años de 1955 y 1969 respectivamente y que respondiendo a la presencia de necesidades análogas, se constituyeron para atender fundamentalmente los asuntos de naturaleza económica.

El origen del organismo regional demuestra de manera suficiente los caracteres esenciales como órgano consultivo en coordinación con las legislaciones y políticas aéreas de los países latinoamericanos. Nuestro país ha apoyado las acciones de la CLAC y ha participado activamente en las reuniones llevadas a cabo por este organismo regional, procurando mediante ello obtener el conocimiento de las tendencias que implican la conformación de una política de transporte aéreo en el aire, en las que se plantean aspectos que se consideran cuestiones y condiciones de transporte aéreo y política tarifaria.

### **3.4 La Asociación Del Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.)**

La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.) fue fundada en 1945 por las líneas aéreas con el objeto de ayudar a resolver los problemas que surgieron después de la segunda guerra mundial, debido a sus funciones fue la sucesora de la asociación del tráfico aéreo internacional creada en 1919, en la Haya en las labores del transporte aéreo regular.

Tanto por su estructura como por sus actividades, la I.A.T.A. mantiene estrechas relaciones con la O.A.C.I. "La I.A.T.A. es un organismo libre, apolítico y democrático en la que puede ingresar cualquier compañía a la que un gobierno que reúna las condiciones exigidas por ser miembro de la O.A.C.I. haya autorizado a explotar un servicio aéreo regular."<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> D.G.A.C. "Objetivos y Actividades de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.)" Canadá 1988 pp.3

Las actividades básicas de carácter profesional comprenden todos los aspectos técnicos, médicos y jurídicos así como procedimientos de seguridad y asuntos administrativos. Las actividades de carácter profesional constituyen la espina dorsal del sistema mundial integrado que beneficia tanto al público como a las líneas aéreas sean o no miembros de la I.A.T.A la información empresarial, formación de personal, proyectos de automatización y servicios de financiación para las líneas aéreas forman parte de la labor de la I.A.T.A.

“Las actividades de coordinación de tarifas comprenden la negociación de tarifas de pasajeros y carga, derechos y cuantía de la comisión de los agentes de ventas y están supeditadas al examen y aprobación gubernamental.”<sup>37</sup>

“La función de la I.A.T.A. empieza únicamente después de que los gobiernos de cada país han terminado de negociar los acuerdos sobre los derechos del tráfico y han autorizado a las líneas a ofrecer un determinado servicio, pero a partir de ese momento, las actividades de asociación se extienden a casi todas las facetas de las operaciones del transporte aéreo.

Los objetivos de la I.A.T.A. son “fomentar el transporte aéreo seguro, regular y económico para beneficio de todos los pueblos del mundo, estimular el comercio por vía aérea y estudiar los problemas planteados al respecto.”<sup>38</sup>

Su función es ofrecer los medios para que entre las empresas directa o indirectamente dedicados al transporte aéreo internacional se establezca una sólida colaboración. Además de cooperar con la O.A.C.I. y demás organismos internacionales involucrados en el transporte aéreo.

---

<sup>37</sup> Ibid Pp. 3

<sup>38</sup> Ibid. Pp.1

Las líneas aéreas miembros de la I.A.T.A. están registrados en mas de 100 naciones y sus rutas sobrevuelan casi todos los países; desde el punto de vista operacional, la I.A.T.A. debe garantizar la máxima seguridad y eficiencia de los aviones que transportan pasajeros y carga de conformidad con reglas claramente definidas y reconocidas en todo el mundo. Así pues, las líneas aéreas los gobiernos y los fabricantes, en colaboración con los organismos internacionales, tratan constantemente de simplificar y normalizar los procedimientos y los documentos de viaje.

“Para las líneas aéreas la I.A.T.A. constituye el mecanismo para solucionar en común los problemas que individualmente no se pueden resolver”<sup>39</sup>

Gracias a la I.A.T.A., las líneas aéreas han podido entrelazar sus redes para constituir un sistema mundial de servicio publico, pese a las diferencias de idiomas, monedas, legislaciones y sistemas de medida. Su Secretaria es el eje que polariza la experiencia y la información de cada empresa aérea, el paso que administra numerosos servicio y proyectos de interés común.

La asociación es la personalidad colectiva de más de 170 líneas aéreas que vincula la industria del transporte aéreo internacional, por un lado, y los gobiernos y él publico por el otro. Es el foro mundial de las líneas aéreas y su portavoz ante los organismos internacionales.

“Para los gobiernos, la I.A.T.A. es el instrumento de la elaboración de las normas y, cuando es necesario, de la coordinación de las tarifas y fletes internacionales”<sup>40</sup> constituye el medio mas practico para aprovechar la experiencia y los conocimientos de las líneas aéreas, fomenta el transporte económico y rápido del

---

<sup>39</sup> Ibid. Pp. 2

<sup>40</sup> Ibid. Pp. 4

correo aéreo internacional y contribuye a satisfacer las necesidades de carácter comercial, así como a garantizar la seguridad y comodidad del pasajero.

Para el público la I.A.T.A. simplifica los viajes, gracias a la colaboración establecida entre las líneas aéreas, basta una simple llamada telefónica para que el pasajero pueda trasladarse a varios países utilizando los servicios de varios países y transportistas regulares, efectuando el pago en una sola moneda.

La I.A.T.A. cuenta con dos oficinas principales, una en Montreal y otra en Ginebra. Existen directores regionales en Singapur, Ginebra, Buenos Aires, Beirut y Washington, así como directores técnicos regionales en Bangkok, Dakar, Londres, Nairobi y Río de Janeiro.

México ha seguido al pie de la letra los acuerdos y tratados a los que esta suscrito en materia de transporte aéreo. A la vez que ha mantenido su participación en las reuniones que se llevan acabo en dicha materia, logrando en muchas de las ocasiones impulsar la canalización de inversiones nacionales y extranjeras. Con ello se avanza de manera significativa al fortalecimiento y actualización de recursos humanos.

# *Capítulo IV*

## **CAPÍTULO 4. LA MODERNIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO MEXICANO DE 1989-2000.**

### **4.1 El Transporte Aéreo En Los Planes Nacionales De Desarrollo.**

La década de los noventa ha representado cambios importantes en la conformación del subsector. Sobresalen la desregulación de 1994 para dar acceso a nuevas líneas aéreas, la nueva ley de aviación civil y la de aeropuertos. Estas leyes aprobadas en 1995 y 1996 definen las reglas y el marco de actuación para promover el desarrollo del subsector a través del fomento de la competencia entre participantes para supervisar el cumplimiento de estándares de seguridad técnica y de operación, así como de modernizar la infraestructura de los aeropuertos.

Así mismo, el subsector experimentó a principios de la década el ciclo de sobreoferta que se dio en la industria en el ámbito internacional e indujo a la crisis financiera de los participantes. El trabajo conjunto de las autoridades y las líneas aéreas fue el elemento clave para su reestructuración. Actualmente se cuenta con la aviación que en general se ha fortalecido y está preparada para desempeñar un papel destacado en los mercados internacionales y para intensificar la red de comunicación en el mercado común

Nuestro mercado muestra una tendencia a brindar una mayor cobertura con más participantes en el mercado. Las dos principales líneas Aeroméxico y Mexicana brindan cobertura y conectividad en el ámbito nacional y las otras tres, Taesa, Aerocalifornia y Aviaca, se especializan y concentran en ciertas regiones del país.

Los pasajeros totales transportados aumentaron en 1998 en un 15% más comparados con 1994 y en servicio regular a cerca de 26.5 millones. La industria

cuenta con 17 líneas aéreas nacionales, de las cuales 5 son troncales y 12 regionales.

La actividad de fletamento ha crecido en los noventa y se cuenta en 1998 con cerca de 3.8 millones de pasajeros, de tener solamente 41 mil en 1990. La dinámica principal ha consistido en transportar pasajeros internacionales siendo líneas extranjeras las principales participantes, ya que cuentan con el 61 por ciento de este mercado.

En general la aviación mexicana ha demostrado una fuerte dinámica y los participantes nacionales están conformando un subsector sano y competitivo que permitirá impulsar el transporte en el mercado doméstico y participar con empresas mexicanas modernas en los mercados internacionales.

La aviación es un subsector clave para fomentar el desarrollo económico de México, este brinda la comunicación, el transporte de pasajeros y carga en el interior del país con el exterior.

El panorama internacional se caracteriza por una situación de cambios constantes y profundos, México esta atento a estos cambios en la integración de poder adecuar sus acciones a las nuevas realidades, a partir del fortalecimiento de su soberanía.

México moderniza su política internacional con base en los principios de autodeterminación de los pueblos y la no-intervención en los asuntos internos de los estados; solución pacífica de las controversias; igualdad jurídica de los estados; cooperación internacional para el desarrollo; prohibición de amenaza o el uso de la fuerza; y lucha por la paz y la seguridad internacionales. Busca preservar su soberanía, e integridad de su territorio y el control sobre sus recursos naturales;

asegurar su autonomía y a la vez apoyar el desarrollo económico, político y social del pueblo mexicano.

“La Soberanía Nacional es patrimonio exclusivo del pueblo de México y es el pueblo quien rechaza por igual el liberalismo a ultranza que desemboca en la anarquía y que suple la iniciativa de los ciudadanos.”<sup>41</sup> Es por ello que la modernización del estado, con estricto apego al art. 25 de nuestra constitución, hace de la actuación pública un promotor del desarrollo nacional e integral y una fuente de orientación de la actividad económica, con el irrenunciable propósito de fortalecer la soberanía de la nación y su régimen democrático.

Soberanía, democracia, crecimiento y bienestar, son los objetivos que perseguirá el Estado mexicano utilizando todos los recursos a su disposición; esto es, aplicando una estrategia para alcanzarlos, esta estrategia es la modernización nacional.

Modernizar al estado es indispensable pero fundamental es modernizar a México está es una tarea para todos la cual reside en un enorme potencial de cambio a la altura de los desafíos de la nación.

“Modernizar a México es hacer frente a las nuevas realizaciones económicas y sociales. Es por tanto, innovación para producir y crear empleos; eliminación de obstáculos para resaltar la iniciativa y creatividad de los mexicanos; y obligación para el estado de cumplir eficazmente sus compromisos fundamentales; es decir, obligación de ser rector en el sentido moderno: conductor, promotor, articulador de las actividades dentro de las cuales cada cual debe perseguir el interés nacional, porque es en su interés.”<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> Poder ejecutivo Federal. “Plan Nacional de Desarrollo de 1989-1994” México 1990 Pp. 4

<sup>42</sup> Ibid. Pp. 4

Los planes nacionales de desarrollo proponen como objetivos el modernizar la red troncal de aeropuertos para resolver el congestionamiento en áreas saturadas de las instalaciones de mayor intensidad de tráfico.

Se impulsó la inversión de gobiernos de los estados y de los particulares en la ampliación de terminales de pasajeros y en servicios conexos. Se mejorará la tecnología del servicio de ayuda a la navegación aérea y se estimulará el desarrollo de la industria aeronáutica con participación privada. Se tomarán las medidas necesarias para resolver el problema del aeropuerto internacional de la ciudad de México; para ello se establecerá un sistema aeroportuario del área metropolitana que atienda eficientemente la demanda de tráfico, y facilite las labores de mantenimiento y operación. Se mejorará la atención a los usuarios y la eficiencia en la prestación de servicios en todos los aeropuertos.

A lo largo de esta década el subsector aéreo ha continuado con la tarea de modernización y consolidación del transporte aéreo nacional mediante acciones encaminadas a fortalecer la calidad de los servicios y garantizar la seguridad en las operaciones.

Bajo un esquema de apertura a las competencias y eliminación de exclusividad de los servicios se ha logrado la creación de nuevas aerolíneas, lo que ha permitido una mayor cobertura en el interior del país alcanzando actualmente 61 ciudades, asimismo las ciudades atendidas en el extranjero ascienden a 30.

Las empresas nacionales han continuado con el proceso de modernización de su flota, para este período destaca Aerovías de México con la incorporación de un MD-82, cuatro Boeing 757-200 y dos 767-200, Aeromar con un ATR-42 y

Aeromonterrey con dos Boeing 757-200. Con este proceso, para 1998 la flota de las aerolíneas nacionales ascendió a 255 aeronaves.

En tanto el transporte no cumpla con sus objetivos y sea apoyo real a los programas de fortalecimiento del federalismo, no será un medio eficaz para impulsar los diversos propósitos que, para su ejecución del sistema nacional de planeación democrática se han plasmado en los planes nacionales de desarrollo.

El desarrollo del transporte aéreo se puede apreciar a través del comportamiento de sus dos grandes empresas aéreas, debe destacarse que la actividad se ha diversificado de tal manera que el país cuenta con una gran cantidad de servicios de transportación y actividades conexas que figuran en una amplia estructura. Por otro lado la gran diversidad de marcas y modelos de aeronaves que constituyen el parque aeronáutico nacional, así como el consiguiente problema de insuficiencias técnicas en los talleres de mantenimiento y reparación, son evidencia de que los componentes de la aviación en todos los niveles han crecido de manera aislada.

La ausencia de la reglamentación específica referente a la operación y prestación de servicios aéreos se suma al ambiente de incertidumbre que prevaleció en el aspecto de regulación, provocado por el desarrollo dinámico de la aviación.

Las líneas aéreas alimentadoras y regionales se caracterizan por su red dispersa y poco organizada, desvinculada de las líneas troncales, por un servicio irregular con equipo de vuelo anticuado y poco económico en sus costos de operación. Su situación financiera se agrava permanentemente, ya que sus adquisiciones se realizan principalmente en moneda extranjera y la obsolescencia de sus equipos, implica onerosos gastos de operación por reparaciones y mantenimiento.

Su desarrollo también ha sido limitado por la carencia de apoyos financieros, económicos, fiscales y de asistencia técnica, la desvinculación con los planes de desarrollo federales y estatales y la limitada capacidad instalada de los talleres de mantenimiento nacionales.

Los movimientos bruscos en la demanda de los servicios aeroportuarios, observadas en ciertas terminales fronterizas y turísticas, han provocado un desequilibrio entre los diversos componentes del sistema en donde la mayoría de los casos las terminales son de menor capacidad y por lo tanto, se convierten en posibles cuellos de botella de las operaciones aéreas.

Asimismo, la falta de coordinación de itinerarios de las empresas aéreas origina congestionamiento en los mismos edificios terminales, por lo que es difícil dar una respuesta por parte de la administración aeroportuaria.

Dado que la evolución de la demanda no es uniforme en los aeropuertos del sistema, existe una incompatibilidad de instalaciones entre los de mayor y menor importancia, lo que motiva subutilización de ciertos equipos e instalaciones.

En determinados aeropuertos las operaciones de pasaje y carga se realizan no con la agilidad y seguridad adecuadas, ocasionando principalmente el aplazamiento de los trabajos de reconstrucción, ampliación y modernización de áreas operativas.

Sin embargo entre los problemas que con mayor incidencia se han presentado en algunos aeropuertos nacionales a partir de los noventa destacan:

A) "La saturación y falta de mantenimiento adecuado en salas y edificios terminales;

- B) Las deficiencias en la señalización en la información sobre los vuelos y el manejo de equipaje;
- C) La falta de regulación de los servicios taxis y de transporte colectivo.
- D) La ausencia de una adecuada coordinación de las distintas autoridades.
- E) Las inconveniencias relacionadas con la transportación en tierra de pasajeros, particularmente en el área de plataformas.
- F) Algunos aeropuertos ubicados en zonas que representan frecuentes fenómenos meteorológicos adversos, se requiere fortificar el equipamiento de ayudas a la navegación, tales como los sistemas de aterrizaje por instrumentos.”<sup>43</sup>

Parte de la problemática del sistema aeroportuario mexicano es la centralización excesiva en la toma de decisiones operativas y administrativas en los aeródromos, situación que repercute en insuficiencias en los servicios y en la atención al usuario, además se enfrenta a una insuficiente capacidad de supervisión por parte de las comandancias de aeropuertos, como resultado de la falta de capacitación y de coordinación con la autoridad aeronáutica; y una inexacta definición de funciones administrativas.

La política de comunicaciones y transportes tiene singular importancia en asegurar el crecimiento sostenido de la economía, en la modernización del país se requiere que los servicios sean suficientes, de calidad y de alta eficiencia. Además como regla general los precios no deben ser mayores que los de los países con los que competimos en los mercados internacionales.

Bajo el esquema de desregulación tarifaria para el transporte de pasajeros en el servicio regular doméstico el mercado muestra actualmente una industria de líneas aéreas en expansión que ha propiciado la incursión de nuevas empresas, estableciendo mayores enlaces de comunicación al incorporar nuevas rutas, con

---

<sup>43</sup> Ibid. Pp. 48-49.

mejores equipos en razón de programas de modernización de flota en algunas de ellas, con una amplia oferta de servicios, y con una gran diversidad de precios que se van adecuando en forma dinámica de conformidad con el tipo de mercado y de consumidores.

“La actividad tarifaria se ha orientado a vigilar permanentemente el comportamiento de los precios aéreos en los mercados competidos,”<sup>44</sup> esto es que se cuidan que los movimientos tarifarios registrados por las empresas favorezcan a los usuarios del servicio, al mismo tiempo que proporcionen un mayor margen de maniobra a las líneas aéreas para alcanzar y sostener la situación financiera con medidas de corrección cuando los usuarios, las empresas o el interés público se vean afectados. Al mismo tiempo, en aquellos mercados operados exclusivamente por alguna empresa, se han autorizado ajustes tarifarios congruentes con los incrementos ocurridos en los costos de su operación.

En el tráfico internacional, al eliminarse las restricciones a las líneas extranjeras, aumentará el número de vuelos y la oferta de asientos. Se promoverá la celebración de nuevos convenios que permitan incrementar el flujo de pasajeros. Se fomentarán los vuelos de fletamento para impulsar el turismo, se modernizarán además los vuelos de carga en servicio regular.

En su momento el país demandaba acelerar su desarrollo integral, vinculando al proceso de modernización todas las zonas de su territorio; para ello es necesario que se vuelva realidad una eficiente, rápida y oportuna movilización de los recursos internos, que impulse el crecimiento de la economía, el reordenamiento de la estructura productiva nacional y las prioridades de nuestro desenvolvimiento.

En vista de la magnitud de las inversiones que exige la modernización de las comunicaciones y transportes, es necesario la participación de la inversión privada,

---

<sup>44</sup> Ibid. Pp. 80

en los términos y casos en que la ley lo permita así como la contribución que puedan hacer los grupos que integran el sector social.

## **4.2 El Transporte Aéreo Y El Turismo Dentro De La Economía Mexicana**

En sus más de dos millones de kilómetros cuadrados México ofrece al turismo nacional y extranjero un sin número de atractivos históricos, naturales arquitectónicos, arqueológicos y culturales.

“Su territorio es bañado por las aguas del Océano Pacífico, el Golfo de México y el Mar Caribe a lo largo de 10 mil kilómetros de costas, en las cuales ofrece playas de renombre internacional como las de Cancún y Acapulco. Actualmente México cuenta con más de 60 años de estabilidad política y social que lo hace más interesante para el viajero.”<sup>45</sup>

Al Norte comparte tres mil kilómetros de fronteras con los Estados Unidos de Norteamérica, y se integra a la Cuenca del Pacífico, que esta considerada como escenario de uno de los más espectaculares cambios hacia etapas de progreso y desarrollo.

Aún con todas sus riquezas naturales México enfrenta un desequilibrio estructural del sector externo de la economía, y se ha caído en un círculo vicioso en el que para subsistir y desarrollarnos requerimos de la inversión foránea tanto directa como indirecta.

---

<sup>45</sup> Dirección General de Comunicación Social ASA “XV Tianguis Turístico” Resumen de la Primera conferencia de prensa de Acapulco, Guerrero 7 de Mayo de 1990 Pp. 2

Para enfrentar el desequilibrio se han seguido diversas formas para compensarla.

- 1.- "Devaluación del peso mexicano
- 2.- La atracción foránea del capital extranjero.
- 3.- Endeudamiento externo.
- 4.- Fomento de las exportaciones.
- 5.- Fomento del turismo y de otros servicios.
- 6.- El control de cambios.
- 7.- El control selectivo de las importaciones."<sup>46</sup>

Las medidas para atacar el desequilibrio externo son de dos tipos compensatorias y correctivas. Las primeras no tienden a corregir de fondo el desequilibrio externo, sino solo a compensarlo, (dentro de este rubro se encuentran las tres primeras).

Dentro de las correctivas encontramos el establecimiento de un programa agresivo de fomento llamado "proteccionismo comercial", y finalmente un control de cambios, además de otros mecanismos como el fomento de los servicios, principalmente el turismo.

El desarrollo del turismo internacional ofrece tres ventajas principales para aumentar la entrada de divisas.

- Es y será una industria en desarrollo.
- El mercado turístico a diferencia de muchos bienes facturados o primarios, tiene una protección relativamente pequeña.

---

<sup>46</sup> Pérez Ruano Gezabel, Tesis "Diez años de desarrollo Turístico en México 1985-1995, análisis del centro turístico de Ixtapa-Zihutanejo." Campus Aragón México 1998 Pp.21

- Para muchos países el turismo puede representar una diversificación de la economía.

La captación de ingresos por vía turismo ayuda a aliviar el déficit resultado de la diferencia entre importaciones y exportaciones. La industria turística le ha permitido a México, compensar la tendencia desfavorable de los precios mundiales en sus principales productos de exportación.

En México la industria turística es un elemento importante, los ingresos recibidos por visitantes internacionales en 1999 ascendieron a 7586.2 millones de dólares mientras que el gasto que realizaron los mexicanos al extranjero fue de 4537.3 millones de dólares por lo que en ese año se obtuvo un saldo superavitario de 3048.9 millones de dólares. (ver cuadro 4.1)

Año	VISITANTES INTERNALES A MÉXICO/MILLONES DE DÓLARES	VISITANTES DE MÉXICO AL EXTERIOR/MILLONES DE DÓLARES	SALDO
1989	4821	4247.0	574
1990	5526.4	5518.7	7.7
1991	5959	5813	146
1992	6085	6107.4	-22.4
1993	6167	5561.8	605.2
1994	6363	5338	1025
1995	6179	3170.7	3008.3
1996	6934.4	3387.5	3546.9
1997	7593.2	3891.5	3701.7
1998	7897.4	4268.4	3629
1999	7586.2	4537.3	3048.9

### Cuadro 2.1

Fuente: estadísticas básicas del sector turismo.

Como ya hemos dicho la instalación de centros turísticos trae consigo la instalación o mejoramiento de infraestructura que permita el acceso al visitante y

toda la serie de servicios alternos que permiten una estructura cómoda, resulta complicado visualizar el surgimiento y el desarrollo de la industria turística de un sitio determinado con una descuidada red de comunicaciones y transportes lo cuál repercute en el aprovechamiento favorable del fenómeno social del desplazamiento turístico.

“El marco de acción de la aviación internacional derivado de la desregulación del transporte aéreo en Estados Unidos y las políticas neoliberales de la economía en México han impactado significativamente en la industria aeronáutica nacional.”<sup>47</sup> En este contexto se entiende la política de cielos abiertos, aunque no existe mucha experiencia en la administración de muchas nuevas aerolíneas del sector, esto ha repercutido en el servicio que se pretendía mejorar sobre todo al enfrentarse con problemas financieros derivados de la operación y de la intensa competencia en el nuevo marco internacional.

Entre las dificultades que tuvo que enfrentar la industria aeronáutica nacional fue el envejecimiento de las aeronaves de las empresas mexicanas, que es un obstáculo a corto plazo para la eficiencia operativa de las empresas. Sin embargo podemos ver que lo que se refiere al tráfico aéreo México en 1999 tuvo un turismo receptivo de 7,261 miles personas captando 4733 millones de dólares; en cuanto al turismo agresivo captó 1, 665 mil con un gasto de 1,035 millones de dólares. (ver cuadro 4.2)

---

<sup>47</sup> Situación que se ve agravada con el Tratado de Libre Comercio y la inclusión del sector servicios en el GATT, por la competitividad de la empresas europeas y norteamericanas Ibid Pp. 76

TRAFICO AÉREO MEXICANO NACIONAL.

AÑO	TURISMO RECEPTIVO		TURISMO EGRESIVO		BALANZA TURÍSTICA
	MILES DE PERSONAS	MILLONES DE DÓLARES	MILES DE PERSONAS	MILLONES DE DÓLARES	
1989	3843.9	2302.5	1112	967.8	1334.7
1990	4312.7	2816.2	1272.3	1204.7	1611.5
1991	4501.3	3194.2	1219.3	1100.8	2093.4
1992	4683	3274.1	1388.5	1149.7	2124.4
1993	4709.2	3309.5	1431.3	1171.6	2137.9
1994	5011.4	3470.7	1529.2	1096.5	2374.2
1995	5626.4	3537.1	1055.6	662.7	2874.4
1996	6316.4	4094.8	1304.1	922	3172.8
1997	6977.8	4598.4	144.8	1037.1	3561.3
1998	7241	4761	1526	1098	3663
1999	7261	4733	1665	1035	3698

Cuadro 2.2

Fuente: Estadísticas básicas del sector turismo.

En el aspecto turístico México cuenta con una gran variedad de atractivos aunados a una importante y destacada infraestructura, que funciona con una planta de servidores cada vez más profesional y consciente, derivada de la impartición de cursos de capacitación que lleva a cabo la SECTUR y algunos organismos privados. Lo anterior lo demuestra el liderazgo que tiene nuestro país en América Latina y el Caribe, ya que ninguna otra nación figura entre los primeros veinte

La inversión requerida para enfrentar el reto financiero que implica el desarrollo de la infraestructura turística nacional es muy cuantiosa. De ahí que de acuerdo con las políticas de desarrollo compartido se busque la participación del capital privado y la banca mundial para tal fin.

El turismo está ubicado como una de las tres industrias más importantes del orbe en este momento, con una dinámica de crecimiento que ha superado incluso a la del comercio internacional, la actividad turística es considerada de vital

importancia para México, por lo que se contemplaron medidas, planes y estrategias tendientes a su desarrollo.

Por lo tanto sobre la base de sus múltiples atractivos naturales, culturales, arquitectónicos gastronómicos, etc. México aspira en la actual administración a incrementar sustancialmente la aportación de este rubro en el desarrollo nacional,

“La Modernización del turismo a pesar del desarrollo alcanzado, en comparación con otros países que, como México, cuentan con grandes atractivos, muestra que no alcanza aún el nivel de actividad acorde con las potencialidades del sector.”<sup>48</sup> Esta actividad requiere, para generar más empleos y divisas, de la modernización del servicio y del impulso a su infraestructura. El turismo se ha convertido en una actividad cada vez más sofisticada al incorporar los avances de la técnica en la competencia mundial por el mercado.

Este sector debe ayudar al desarrollo económico nacional y el equilibrio regional, mediante la ampliación y mejoramiento de la planta turística existente y el incremento de la afluencia del turismo nacional y extranjero, con la consecuente generación de empleos. En este proceso, la captación de divisas y la prestación del servicio a los nacionales son objetivos primordiales de la actividad. Asimismo el turismo debe contribuir a fortalecer la imagen del país en el exterior y entre nosotros mismos. El desarrollo de una cultura turística que promueva una conducta ciudadana de conocimiento y cuidado de los bienes turísticos y culturales, es al mismo tiempo un propósito que normará las acciones.

Por ello a continuación señalamos de que manera influye el transporte aéreo dentro de la economía nacional dado que es el rubro más importante para desplazar

---

<sup>48</sup> Dirección General de Comunicación Social ASA “Extracto del Plan Nacional de Desarrollo 1990” Pp. 1.

a los visitantes internacionales hacemos una comparación con el transporte terrestre.(Ver cuadro 2.3)

<b><u>DATOS DEL MOVIMIENTO DEL</u></b>				
<b><u>TRANSPORTE MEXICANO.</u></b>				
<b>(MILES DE PERSONAS)</b>				
	Vía de Acceso/receptivo.		Vía de Acceso/egresivo.	
Año	Aéreo	Terrestre	Aéreo	Terrestre
1989	3843.9	2342.2	1112	2750.9
1990	4312.7	2080	1272.3	3048.9
1991	4501.3	1870.5	1219.3	2953.6
1992	4683	1669.3	1388.5	3289.5
1993	4709.2	1915.8	1431.3	3346.5
1994	5011.4	2123.6	1529.2	3518.1
1995	5626.4	2157.5	1055.6	2647.4
1996	6316.6	2664.9	1304.1	3132.7
1997	6977.8	2816.3	1447.8	3390.3
1998	7241	2952	1526	3817
1999	7261	3146	1665	4005

**Cuadro 2.3**

Fuente: Estadísticas básicas del sector turismo.

El sector turismo está íntimamente relacionado con gran número de actividades de otros sectores, de cuya participación efectiva depende en gran medida el desempeño global. De especial importancia será fortalecer las instancias de coordinación entre el sector y las dependencias afines de la administración pública federal, así como con los gobiernos de los estados y municipios. Al mismo tiempo continuará impulsándose, bajo los esquemas de concertación más eficaces, la participación de los sectores social y privado.

Es necesario adecuar la actualización de los reglamentos vigentes, así como de las políticas de precios y tarifas, buscar que garanticen el nivel apropiado de competitividad, asimismo se apoyará la descentralización de la toma de decisiones, a fin de que no involucre a las localidades, a los agentes y a los prestadores de

servicios en la determinación de las acciones del sector, y a la vez que éstos se nutran de las iniciativas y de la visión de oportunidad de quienes son más directamente responsables de los servicios turísticos.

En la actividad turística el trato al visitante es fundamental, por ello se promoverá la conciencia de todos los mexicanos en la importancia del sector para la economía del país la capacitación de prestadores de servicios en todos los niveles especialmente en el transporte. Se estrechará el vínculo entre las instituciones encargadas de la capacitación y las empresas del sector, así como las que realizan actividades conexas. Se fortalecerá la seguridad en lugares turísticos, se facilitarán los tramites aduanales y de migración, se pondrá atención en el incremento de vuelos comerciales y de fletamento y en las facilidades para la internación del turismo.

“La actividad del sector tiene una marcada estacionalidad que afecta su costo promedio”<sup>49</sup> existen períodos de ocupación plena y otros de ocupación casi nula. Mediante el fomento del turismo nacional en períodos de actividad baja, se propiciará una ocupación más uniforme, para abatir costos y precios, aumentando la competitividad interna y externa.

A este propósito contribuirá el incremento del turismo social en las temporadas adecuadas. Asimismo se promoverá el turismo cultural, especialmente de niños y jóvenes. Con base en las características del potencial del país, este tipo de turismo ofrece grandes atractivos para todos los turistas, en especial para los nacionales y permite captar una mayor proporción del flujo hacia lugares del interior. Se fortalecerá la función del FONATUR para estimular el financiamiento de la obra turística, agilizando los procedimientos de apoyo para la construcción de nuevas instalaciones hoteleras y otras de carácter complementario, así como

---

<sup>49</sup> Ibid Pp.2

impulsando la operatividad y mayor eficiencia de las acciones del fondo. Conjuntamente, se diseñaran mecanismos para involucrar la participación de inversionistas privados, nacionales y extranjeros, en el financiamiento de los programas de desarrollo de infraestructura y operación turística.

Dentro del marco de la nueva reglamentación de la ley para promover la inversión mexicana y regular la inversión extranjera se fomentará la participación extranjera directa buscando que se acomoden a las estrategias prioritarias del sector, al mismo tiempo que estimule su presencia con esquemas normativos claros y simples, que precisen las reglas de competencia, así como las garantías de la inversión. Se buscará que la inversión extranjera contribuya con tecnología y estándares operativos de eficiencia que mejoren nuestra competitividad internacional en la materia.

Se debe fomentar intensivamente la creación de instalaciones turísticas que permitan la práctica del campismo en los lugares que ofrezcan atractivos naturales y culturales. Al mismo tiempo, establecer y difundir mediante la cartilla escolar turística la concertación de acciones con las autoridades educativas, gobiernos estatales y municipales, así como con los sectores social y privado, para lograr la ampliación del turismo para los jóvenes como un importante instrumento para inculcar y fortalecer la conciencia de nuestros valores.

Por otro lado también se debe actualizar el inventario de los recursos turísticos poniendo al día los existentes y señalando los potenciales. Así se consolidará el sistema nacional de información turística, fortaleciendo el banco de información turística mediante la coordinación de acciones con las diferentes dependencias que captan la información turística, social, económica y demográfica, de los estados y municipios, lo cual permitirá con la información nacional e

internacional tener una mejor toma de decisiones en materia de planeación y política turística.

### **4.3 Programas de Modernización Turística 1989-2000.**

El turismo es una actividad económica prioritaria para el desarrollo de la nación, esto ha sido dicho en distintos foros y en diversas ocasiones dado que crece aceleradamente y algunos países se constituyen en emisores del turismo mundial. A los mercados tradicionales de Estados Unidos y Canadá, se sumo la comunidad económica europea que es quizá el centro emisor del turismo más importante del mundo, así como los países de Asia, Japón tiene un programa oficial para egresar 10 millones de turistas al año, con una enorme capacidad de gasto.

Por ello no es casual que decenas de países estén deseosos de participar en este importante mercado y realicen cuantiosas inversiones para disponer de infraestructura y superestructura, orientadas a captar divisas y generar empleos.

Así como parte del gobierno de la administración pasada (1989-1994), la Secretaría de Turismo pretendió alcanzar cuatro grandes objetivos fundamentales a través del estímulo a la industria sin chimeneas. Captar divisas para fortalecer la reserva monetaria nacional, generar empleos, Propiciar el desarrollo nacional, (sobre todo de las zonas geográficas que tienen extraordinarias bellezas naturales y cuyo desarrollo económico está rezagado), y propiciar el derecho a la recreación de nuestros compatriotas.

Para tal efecto la estrategia que siguió la Secretaría de Turismo para la captación de turismo internacional giró sobre cuatro ejes; “la publicidad, el transporte, la promoción de inversiones, y la capacitación.”<sup>50</sup>

Para el caso de la publicidad, la Secretaría de Turismo trabajó en dos niveles: la llamada publicidad paraguas que constituyó la difusión de México en su conjunto como país la cual se hace con los recursos del presupuesto federal.

La denominada publicidad de destino que es la que aterriza en los lugares que tienen mayor vocación turística e infraestructura, está inmiscuye aportaciones de la federación, el gobierno local y los prestadores de servicio de cada centro de recreación interesados en la difusión de sus atractivos. A través de este mecanismo tripartito, por ejemplo se logró un fondo de promoción en Cancún de siete y medio millones de dólares, lo que permitió un programa de emergencia, que propició que este destino retornará al mercado después de estar dañado a consecuencia del ciclón Gilberto.

Este tipo de fondos se promovió también en Mérida, Puerto Escondido, Oaxaca Acapulco, Ixtapa, Guadalajara, Puerto Vallarta, la Costa del Sur de Jalisco, Manzanillo, Tijuana, Ensenada, Rosarito, Los Cabos y la Ciudad de México.

En materia de transporte se mantuvo una estrecha coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ello debido a que hay una estrecha relación entre el transporte y el turismo; se promovió intensamente la liberación de las líneas nacionales y la llegada de vuelos internacionales de diferentes destinos, principalmente de los centros emisores del turismo mundial hacia México.

---

<sup>50</sup> Secretaría de Turismo “Programa de Modernización Turística de los 90s” México 1992 Pp. 1

En el campo de promoción de inversiones se llevó a cabo un programa muy amplio en el que promovió tanto a la inversión privada nacional como a la foránea, en el marco de la ley del reglamento respectivo.

Así podemos ver que haciendo alarde la Secretaría de Turismo inició tres grandes nuevos programas tendientes a brindar una mayor gama de atractivos en el extranjero, así como a diversificar el mercado de México en el exterior.

1.- “El primer programa fue el estímulo al turismo, básicamente fronterizo. Tomando en cuenta que el turismo disminuyó considerablemente en los últimos años en México, cayendo en un 30%, aunque ya en 1989 tuvo un ligero repunte.”<sup>51</sup>

Hay que recordar que los Estados Unidos es ya la quinta nación de hispanohablantes del mundo y que el sector turístico trató de irlos introduciendo al territorio nacional, a través de la promoción y mejora de la seguridad y servicios que existen en la red nacional.

2.- “el segundo programa fue el denominado “ciudades coloniales”. en este se busco seleccionar aproximadamente 10 ó 12 ciudades coloniales de México para publicarlas intensamente.”<sup>52</sup> antaño se ha favorecido mucho a los centros turísticos de playa, porque el 90% del turismo internacional tiene una tendencia hacia el mar, el sol y la playa. por ello la SECTUR preparó el programa que estuvo orientado a los mercados nacional y extranjero.

3. - “El tercer programa consistió en articular lo que antes se llamó la Ruta Maya, ahora la denominación de Mundo Maya. Los vestigios de la cultura maya se extienden por cientos de estados del sureste y este programa abarcó el concepto

---

<sup>51</sup> Ibid Pp. 6

<sup>52</sup> Ibid Pp. 7

diferente, no se trató de un desarrollo turístico, como tradicionalmente se ha visto en los centros de playa. Estuvo orientado a fomentar el turismo eco-arqueológico, estableciendo circuitos turísticos que comprendieron los estados de Tabasco, Chiapas, Yucatán, Campeche y Quintana Roo”<sup>53</sup>

Por su índole Mundo Maya se promovió sobre todo en el mercado Europeo, donde existe un extraordinario interés por conocer estas bellezas y también por invertir en esta región de México.

Al inicio de la pasada administración se comenzaron a orientar los esfuerzos del sector turismo para alentar la inversión y el fomento de la infraestructura turística del país, debido al papel que la actividad representó como una de las alternativas más claras e inmediatas para fortalecer nuestra economía.

Para tal efecto se desarrolló una intensa campaña de publicidad nacional muy alegre, muy motivadora, que atendió a mostrar las grandes bellezas de México y sobretodo a mover el orgullo nacional, esta fue la publicidad paraguas, que llevó el slogan de “México, tu nuevo destino”:

Por otra parte el interés de la Secretaría de Turismo de que existiera una oferta accesible al mayor número de mexicanos hizo que, se llevara a cabo de manera permanente gestiones orientadas a integrar paquetes con hoteleros, agencias de viajes y líneas aéreas que ofrecieran descuentos de temporada de vacaciones y puedan ser adquiridos por los segmentos de nuestra población con menores recursos económicos y a quienes se debe facilitar el derecho a la recreación.

En la presente administración (1994-2000) la responsabilidad, el diseño e instrumentación de una política de fomento al Turismo nacional e internacional esta

---

<sup>53</sup> Ibid Pp. 8

enmarcado en el Plan Nacional de Desarrollo y que precisa el Programa de Desarrollo del Sector Turismo; donde las principales estrategias se han definido en tres puntos básicos tanto para los mercados intermediarios como para los de consumo.

“La primera busca consolidar aquellos destinos en los que tradicionalmente se han concentrado servicios y visitantes, y que requieren de incorporar valor a una oferta ya conocida. La segunda diversificar nuevas alternativas con capacidad amplia para intensificar aquellos mercados que resulten mas atractivos de consumo y la tercera se orienta a desarrollar esquemas más efectivos de promoción y comercialización basados en una red eficiente.”<sup>54</sup>

Para lograr que las estrategias mencionadas se lleven a cabo adecuadamente los programas e instrumentos en el diseño y desarrollo turístico son:

- Desarrollo de los productos: diseñados con el propósito de conformar el Programa de Competitividad Turística México 2000 de cara al nuevo milenio. Lo cual incluye tecnología específica apoyada en una metodología que facilite el desarrollo de los productos competitivos.
- La información: Elemento clave, dado que es la materia prima para la toma acertada de decisiones.
- Fomento de inversiones: En la estrategia promocional y de desarrollo del producto es fundamental conocer donde se está invirtiendo y en que; cual es la oferta adicional, cual zona arqueológica ya cuenta con más acceso, en donde se construye un nuevo aeropuerto y que atractivos adicionales ofrece un determinado destino.
- Programas Regionales: se está trabajando en la consolidación de Mundo Maya, Tesoros Coloniales, México Norte, sin límites, Circuito

---

<sup>54</sup> Secretaría de Turismo “XXIV TIANGUIS TURISTICO” Acapulco 1999. 20 de abril de 1999 Pp. 2

## Ecoturístico Mar de Cortés-Barrancas del Cobre, Corazón de México y Pacífico Mexicano.

“El Tianguis Turístico es una de las más antiguas costumbres de México. Data de nuestro pasado precolombino, donde los frutos del mar y de la tierra se intercambian no solo como satisfactores de existencia, sino como acercamiento entre los pueblos y culturas.”<sup>55</sup> Es por ello propio que este encuentro entre prestadores de servicios recoja, conjuntamente, el sentido de las tradiciones de nuestros antepasados y la voluntad de cambio que hoy priva a nuestro país.

Por ello como uno de los eventos que anualmente organiza la Secretaría de Turismo, el Tianguis Turístico es sin duda el de mayor relevancia, ya que es donde se realiza alrededor del 40% de las negociaciones de compraventa de nuestros destinos hacia el mercado internacional, que incluye aproximadamente 40 naciones del orbe.

En el XXIV Tianguis Turístico, en materia de Transporte Aéreo los representantes de la SECTUR dijeron “se ha promovido la apertura de nuevos vuelos internacionales. De esta manera, hoy contamos con más vuelos regulares y Charters hacia importantes destinos turísticos de México provenientes de ciudades de Estados Unidos y Canadá; de centros europeos como Francfort, Colonia, Munich, Berlín, París, Moscú y Lisboa, y de Buenos Aires con enlaces en Sudamérica, con las líneas aéreas se trabaja intensamente, abriendo paso a mercados claves como Santiago de Chile, Montreal, Toronto y las principales ciudades de Estados Unidos, Argentina, Perú y Brasil.”<sup>56</sup>

---

<sup>55</sup> Dirección General de Comunicación Social de A.S.A. “Foro de consulta popular para la modernización de las comunicaciones y los transportes” Pp. 2 México 1989.

<sup>56</sup> Op. Cit Pp. 7

Estos breves indicadores, sirven para establecer la pauta que permita ubicar con conocimiento de causa el nivel de importancia que reviste la realización del Tianguis de Acapulco para la industria sin chimeneas de México.

“El turismo es un sector que, por su potencial económico y cultural, ocupa un lugar prioritario en los planes de desarrollo de mi gobierno.”<sup>57</sup> Nuestra capacidad para competir con los mejores centros mundiales de turismo, está, sin embargo, lejos de ser lo que indudablemente es nuestro potencial. Por ello, en esta etapa de cambio y modernización, estamos resueltos a crear la infraestructura, la calidad y la conciencia común para un impulso sin precedentes de turismo en México.

#### **4.4 Panorama General De Aeropuertos Y Servicios Auxiliares Dentro del Transporte Aéreo (A.S.A.)**

Hasta antes de 1965, la infraestructura aeroportuaria no estaba dentro de las prioridades del gobierno federal. La totalidad de la inversión pública sé destinada a la construcción de una amplia red de carreteras y a la rehabilitación de las líneas ferroviarias. En estas condiciones, el Transporte Aéreo había quedado rezagado y sin posibilidades de satisfacer las necesidades de servicio comercial. Era un sistema obsoleto, tecnológicamente atrasado y con una cobertura geográficamente limitada.

Las consecuencias del abandono al Transporte Aéreo eran por demás significativas:

- “Una comunicación inadecuada con el exterior;
- Suspensión frecuente en los servicios aéreos;
- Horarios de operación limitados para las empresas aéreas;

---

<sup>57</sup> Gerencia General de Comunicación Social “Panorama General de A.S.A. y sus organismos coordinados Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo (SENEAM) y Transporte Aéreo Federal (TAF) México 1995 Pp. 1

- Imposibilidad de modernizar las líneas aéreas nacionales;
- Importantes áreas geográficas del país sin cobertura de aerotransporte y amenaza de paralización de este medio de comunicación.”<sup>58</sup>

Ante la magnitud del problema, las iniciativas de las aerolíneas, de algunas organizaciones especializadas y de ciertas instituciones gubernamentales no pudieron solucionarse definitivamente, debido a que eran dispersas.

La situación llegó a las más altas esferas del gobierno y el entonces presidente Gustavo Díaz Ordaz ordenó una investigación a fondo. Se formó la comisión de planeación de aeropuertos cuyo objeto fue determinar las necesidades del país en cuanto a infraestructura para el transporte aéreo, así como definir las obras de construcción, remodelación y rehabilitación que cubrieran los aspectos urgentes de las terminales aéreas de la red nacional, a corto y mediano plazo.

En dicha comisión participaron varios connotados ingenieros de la SCOP y de comunicaciones y transportes, dos de los cuales posteriormente serían titulares de la S.C.T. tal es el caso de Rodolfo Félix Valdés y Daniel Díaz Díaz.

Los estudios realizados por la comisión intersecretarial dieron como resultado un programa en materia de inversiones, instalaciones, operaciones, de radioayudas y servicios a la navegación y de servicio tanto para los aeropuertos como para las aerolíneas. a raíz de estos trabajos también se crearon organismos gubernamentales como Aeropuertos y Servicios Auxiliares (A.S.A.); la Dirección General de Aeropuertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y otras instituciones de apoyo al sector aeroportuario.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares se creó por decreto presidencial el 10 de junio de 1965, por disposición del presidente Gustavo Díaz Ordaz. Las tareas que se

---

<sup>58</sup> Ibid Pp. 1

encomendaron a este organismo público descentralizado conservan su vigencia. "Hasta la fecha opera con seguridad, administra con eficiencia y autosuficiencia financiera y mejora constantemente la infraestructura aeroportuaria que el país requiere, a fin de satisfacer la demanda creciente de transportación aérea, principalmente de la aviación comercial de primer nivel."<sup>59</sup>

A.S.A armoniza la infraestructura aeroportuaria, a fin de revitalizar las actividades cotidianas de la nación tanto en el interior como en el exterior, es algo más que el conglomerado de instalaciones materiales que facilitan las operaciones de los aciertos de aeronaves que transitan por nuestro espacio aéreo.

Podemos señalar además de las instalaciones que facilitan la capacidad operativa, pistas, rodajes, radioayudas, etc. Un aeropuerto alberga un edificio terminal integrado por instalaciones y servicios con los que esta más familiarizado el pasajero y que, en algunos casos, alcanzan gran magnitud. Sin embargo, no siempre es estimada la cantidad de recursos humanos que proporcionan comodidad y confort a los viajeros. Todas las instalaciones auxiliares que alberga el edificio terminal de un aeropuerto son muy distintas entre sí, con ubicación diversa y estructura diferentes, pero que organizadas por A.S.A. logran satisfacer los requerimientos del pasajero, bajo los criterios de oportunidad y eficiencia.

Tal como lo estipula el decreto de su creación y como lo han reiterado sus sucesivos directores generales, A.S.A. tiene como una de sus preocupaciones primordiales la conservación de los elementos que integran la infraestructura aeroportuaria de toda la red a su cargo.

Por otro lado, los edificios terminales de la red han sufrido una gran transformación como respuesta al incremento del número de operaciones de las

---

<sup>59</sup> Ibid- Pp. 3

aerolíneas y al constante aumento en el movimiento de pasajeros. De 1989 a la fecha, se han realizado obras importantes de ampliación y remodelación en 17 aeropuertos de la red nacional, destacaron los trabajos que se realizaron en los aeropuertos de la Ciudad de México, Cancún, Culiacán, Tuxtla Gutiérrez, Mazatlán y Zacatecas.

En el aspecto de construcción, se continuaron las obras en los aeropuertos de Puerto Vallarta, San José del Cabo, Los Mochis, Aguascalientes, Huatulco, Cancún y el Bajío. Se inició la atención y conservación del resto de los aeropuertos que integran la red federal.

Con el desarrollo tecnológico aplicado a la aviación se dio un espectacular crecimiento de la demanda del transporte aéreo. A.S.A. pendiente de esta rápida transformación impulsa múltiples programas que adecuan su infraestructura a los servicios requeridos.

No hay que olvidar que a este fascinante mundo aeroportuario concurren además de pasajeros, visitantes, comerciantes, dependencias del gobierno y oficinas de apoyo logístico tanto de las aerolíneas como de A.S.A. como de la S.C.T. que coordinadamente proporcionan seguridad tanto para los usuarios como a las operaciones de aterrizaje y despegue de las aeronaves, y a toda esta variada y creciente población A.S.A. debe ofrecer las instalaciones necesarias para el eficiente desempeño de sus funciones. Para satisfacer las tres premisas básicas – seguridad, eficiencia y rapidez establecidas por la administración de A.S.A. se cuenta con el equipo de seguridad y tecnología para la revisión de pasajeros y equipaje de mano.

El inicio de la década de los 90's marca el principio de una nueva época de profunda inestabilidad de la economía internacional que afecto negativamente el crecimiento de la mayoría de los países de vías de desarrollo.

**ESTA TESIS NO SALE  
DE LA BIBLIOTECA**

Pese a estas circunstancias, que también restringieron el programa de expansión aeroportuaria en México, A.S.A. es uno de los pocos organismos gubernamentales que generan utilidades, a la vez que sostiene e impulsa el desarrollo nacional de los aeropuertos.

“Mediante un selecto programa de inversiones y la aplicación de políticas apegadas al espíritu del ejecutivo federal, A.S.A. ha mantenido una sólida estructura económica y financiera con un alto índice de liquidez y con la capacidad necesaria para afrontar compromisos a corto y largo plazo.”<sup>60</sup>

Ante esta demanda estimada y tomando en cuenta que el transporte aéreo tiene una estrecha relación con el desarrollo del país ya que impulsa la descentralización y atiende la reactivación económica y social, el gobierno destino de 88 mil 813 millones de pesos para la modernización ampliación y rehabilitación de pistas, rodajes, plataformas y edificios terminales.

Se promovió con Aerovías de México y Mexicana de Aviación que amplíen sus servicios para cubrir los puntos de alta demanda en el territorio nacional combinándolas con los mercados internacionales, con probado potencial de desarrollo turístico. Asimismo, se cuidó la calidad de los servicios con la finalidad de fomentar el turismo internacional hacia nuestro país, se promovieron mayores frecuencias y ofertas de asientos que tienen establecidos algunos convenios bilaterales, otorgando apoyos y facilidades a las empresas aéreas nacionales y extranjeras para la apertura de nuevos mercados e incrementación de los actuales. Se amplió la autorización de vuelos turísticos de fletamento, como complemento a los servicios regulares para impulsar el desarrollo turístico del país.

---

<sup>60</sup> Ibid Pp. 13

La modernización de A.S.A será el instrumento que propiciará el desarrollo ordenado e integrado del transporte aéreo del país para enfrentar las exigencias en materia de seguridad y eficiencia, plantean la aparición de nuevas líneas aéreas, el establecimiento de rutas adicionales y la fabricación de aeronaves de tecnología avanzada.

Al presentar un perfil de modernización corporativa de la citada dependencia, el Licenciado Guillermo Ruiz de Teresa, subdirector de planeación y desarrollo, señaló “que los compromisos centrales del organismo se vinculan con los compromisos y propósitos nacionales –soberanía, democracia, crecimiento y bienestar – propuestos por el entonces presidente Carlos Salinas de Gortari en el plan nacional de desarrollo 1989-1994.”<sup>61</sup>

Ruiz de Teresa subrayó “A.S.A. modificó de hecho su naturaleza cualitativa de promover la participación de los sectores privado y social de la red aeroportuaria nacional, integrar el territorio nacional y propiciar la multiplicación de oportunidades de empleo productivo”.<sup>62</sup>

A.S.A. sé inscribió también en el contexto del programa de modernización de la infraestructura del transporte a cargo de la S.C.T. afirmó el funcionario al sustentar, la conferencia titulada “modernización de aeropuertos y servicios auxiliares” ante los miembros de la Asociación Mexicana de Profesionales en Aeropuertos, A.C. para afrontar las necesidades Ruiz de Teresa informo que “los actuales directivos de A.S.A. plantearon ante las autoridades hacendarias la modificación del 50% sobre sus ingresos brutos que hoy hace al organismo, que su

---

<sup>61</sup> Gerencia General de Comunicación Social de A.S.A. “Panorama de A.S.A.” Folleto de prensa B-90/89 28 de Noviembre de 1990.

<sup>62</sup> Ibid. Pp. 1

aportación sea igual al 5% del valor de su patrimonio; uso real que se le debería de dar a la tarifa de uso aeroportuario (TUA).”<sup>63</sup>

Asimismo puntualizó que con igual fin, tanto las tarifas por servicios aeroportuarios como las rentas y participaciones por servicios auxiliares se aplicarán exclusivamente a cubrir costos de operación y mantenimiento de los equipos e instalaciones, así como a buscar la excelencia de la institución en términos generales.

En cuanto a las acciones concretas de descentralización, desconcentración y participación de los sectores privado y social, el Lic. Ruiz de Teresa manifestó que la estrategia general es la siguiente:

- Propiciar mediante la instrumentación de una planeación estratégica, el desarrollo corporativo de A.S.A.
- Articular los distintos modos de transporte y medios de comunicación con la finalidad de integrar los subsistemas troncal, regional y alimentador de la red aeroportuaria.
- Establecer convenios de coordinación y cooperación con la entidad nacional e internacional relacionadas con el sector aéreo.
- Acrecentar y mejorar los niveles de uso de la capacidad instaladas en las escalas económicamente rentables.
- Otorgar prioridad a la conclusión de obras en proceso, mejorar la seguridad y eficiencia operacional y ampliar la red aeroportuaria en lo estrictamente necesario.
- Promover la inversión de los sectores privado y social mediante mecanismos de concertación transparentes, justos y redituables.

---

<sup>63</sup> Ibid Pp. 1

Al comentar la exposición del Lic. Ruiz de Teresa, el C.P. Carlos Smith Picco. Presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México, expresó que satisfacía a su asociación la modernización emprendida por A.S.A. en las terminales aéreas de la red, ya que apuntan a reforzar la seguridad de las operaciones aéreas que es un elemento primordial para los pilotos del país.

Añadió que el análisis de proyección del movimiento aeroportuario y el diagnóstico de la capacidad de la red hecho por los funcionarios de A.S.A. es muy importante, ya que tiende a captar a los pasajeros internacionales que son generadores de divisas ante la explosión turística que vive el mundo.

En el foro de consulta popular para la modernización de las comunicaciones y el transporte, dedicado en particular al transporte aéreo. (marzo de 1989) el Lic. José Andrés de Oteyza, Director General de A.S.A. dijo:

“El gobierno del presidente Salinas ha desidido ventilar ante la sociedad civil, con sinceridad y a fondo, cuáles son los criterios y datos con los que define el tratamiento de los principales problemas nacionales.”<sup>64</sup> Esta visión presenta a la crítica y la discusión con los expertos interesados en cada aspecto del quehacer nacional, los que a su vez han de ofrecer la información de que disponen y sus propios planteamientos. Las políticas sometidas a estos procesos de deliberación y diálogo tendrán un mejor diseño, reunirán los esfuerzos de los demás y seguramente encontrarán menores obstáculos y resistencias.

Así mismo dijo que se creó que bien podríamos considerar a A.S.A. como la puerta aérea de México. Un pórtico por el que el visitante extranjero toma contacto

---

<sup>64</sup> D.G.A.C. Folleto “Foro de Consulta Popular para la Modernización de las Comunicaciones y el Transporte” Marzo de 1989 Pp. 1

inicial con el país más antiguo y moderno de Latinoamérica, con sus instalaciones ubicadas en los puntos más estratégicos de la geografía nacional A.S.A. trabaja apoyando el desarrollo de los sectores vitales de nuestra economía como el comercio, el turismo y, sobre todo, las comunicaciones y los transportes. Sus aeropuertos permiten atender a las dos líneas aéreas troncales, nueve alimentadoras y treinta extranjeras provenientes de 21 países, además de dar servicio a la aviación general, que por su tamaño y alcance ocupa un lugar destacado en el mundo.

La actividad de A.S.A. es también parte importante del desarrollo integral de México y con su extensa red puede convertirse en un valioso auxiliar para la promoción de cada región en particular y del país en su conjunto. Además de cumplir con su función específica de soporte a las comunicaciones aéreas, el organismo debe aprovechar el potencial que supone recibir una población flotante de millones de personas que utilizan sus servicios o visitan sus instalaciones, y que lo convierte en un autentico y efectivo medio de comunicación social.

Es precisamente dentro de este contexto que debemos considerar la importancia global del organismo. ¿Que es exactamente A.S.A. y cuales son sus programas? El usuario de sus servicios no siempre advierte que detrás de cada terminal aérea se mueven complejos sistemas interrelacionados de hombres y de equipos que trabajan para garantizar su seguridad, tanto en el aire como en la tierra.

Es preciso recuperar el terreno en materia de mantenimiento diferido en pistas y equipos para no dejar de garantizar la seguridad que esta cautividad reclama, se pretende conjugar esfuerzos para evitar que se presenten “cuellos de botella” no solo en el ámbito aéreo sino de su cruce con otros sectores prioritarios. Hay que equilibrar la capacidad de las instalaciones aeroportuarias con las necesidades del transporte nacional e internacional y con la capacidad de la flota aérea y hotelera.

Por otra parte para cumplir con la disposición de mejorar la eficiencia y descentralizar decisiones, se estudiará la conveniencia de depurar la red troncal de A.S.A. proponiendo a los gobiernos locales la posibilidad de que ellos administren los aeropuertos cuya actividad sea fundamentalmente regional.

Posteriormente el 2 de julio de 1990 en una entrevista concedida por el Lic. José Andrés de Oteyza (Director de A.S.A.) al señor Gregorio Marco, corresponsal en México del periódico español "El País". Dijo: "Es nuestro verdadero reto mantener en buenas condiciones de operación, eficiencia y seguridad sobre todo, esta red tan vasta, porque algunos aeropuertos son grandes, importantes y ganan mucho dinero, pero otros no, hay aeropuertos medianos e incluso pequeños que generan suficientes recursos. Sin embargo tenemos la obligación de mantenerlos a todos, porque es el conjunto de la red lo que resulta verdaderamente prioritario para comunicar adecuadamente a todo el país".<sup>65</sup>

Tenemos la necesidad de terminar algunas obras que están en proceso, es importante concluir las para que sean productivas, no hay nada más inflacionario que tener obras a medias, son improductivas. Para tal efecto se les debe de dar también mantenimiento y conservación para hacerlos más productivos. Por esto en 1990 se concluyeron los aeropuertos del Bajío, el de Huatulco en la Costa del Pacífico, que es un centro turístico de gran porvenir, el aeropuerto de Colima en el Occidente de México.

Se empezaron a planear medidas para atender el estrangulamiento en algunos aeropuertos del país destacando los centros turísticos como el de Cancún, que tiene un crecimiento vertiginoso, es necesario ampliarlo, también ocurre esto en Puerto Vallarta donde se están viendo inversiones importantes de tipo turístico y de

---

<sup>65</sup> Versión Mecanografica de la entrevista exclusiva concedida por el Lic. José Andrés de Oteyza, Director General de A.S.A. al Señor Gregorio Marco, Corresponsal del Periódico Español "El País" Pp.2

crecimiento muy rápido. En el propio Acapulco hay problemas que originan en gran medida la naturaleza del tráfico, no solo es que hay mayor número de pasajeros sino que llegan con modalidades distintas y originalmente previstas, estos aeropuertos se construyeron como tradicionales, normales y no están preparados para recibir los grandes charters, estos aviones gigantes son jumbos de 400 pasajeros, entonces tenemos el inconveniente de que llegan varios de estos aviones de gran número de pasajeros y todos al mismo tiempo, en particular a los centros turísticos.

Por otro lado los hoteles tienen una hora de salida que todos es aproximadamente de las 13 horas por decir algo, y lo que ocurre es que todos los pasajeros llegan al aeropuerto, a esa hora llegan los aviones jumbo con los pasajeros también a esa hora para dejar el pasaje y recoger el que sale, claro que el aeropuerto se satura y estalla entre las doce del día y las 4 de la tarde y luego el resto del día está vacío, lo cual es una orientación lamentable porque tenemos que hacer uso más razonable de nuestras instalaciones.

Lo primero que se hizo durante esta administración es negociar con los hoteleros, con las agencias de viaje y con los operadores turísticos para tratar de esparcir un poco más las llegadas de estos aviones.

En el otro lado están los centros urbanos importantes, destaca sobre todo el de Guadalajara que es la segunda ciudad de México y es también darle oxígeno al aeropuerto que se ha estado quedando pequeño. Tijuana es la ciudad que tenemos en la punta noreste de México frente a la Cuenca del Pacífico, con toda la potencialidad que lo entraña, además vecinos inmediatos de California, el estado más rico de los Estados Unidos lo cual hay que contemplar a mediano plazo para poder atender esta masa urbana con un solo aeropuerto entonces se vio la posibilidad de integrar este servicio al de la capital de la república y propiamente el de Toluca para manejar

tráfico nacional e internacional y el de Puebla el cual debería especializarse en carga aérea, siempre que la carga no venga de aviones mixtos.

Los aeropuertos básicos de el sistema nacional son el de México, el de Toluca y el de Puebla, para mover la aviación sobre todo privada, y la aviación en general la cual nos causa gran problema porque son aviones lentos, cuando son de pistón o de turbohélice, esto nos congestiona no sólo las pistas, sino la operación de los aeropuertos, el espacio aéreo, lo cual es más grave, por ejemplo: un jumbo de Japón Airlines, se come materialmente a una avioneta, sé tiene que frenar el tráfico y esto causa problemas en la zona metropolitana. Entonces la idea es integrar a partir del sistema ya existente la productividad a lo que ya tiene el país, aprovechar los aeropuertos ya existentes, enriqueciéndolos y equipándolos, para poder hacer un verdadero sistema metropolitano.

Así como también prestarles atención a los aeropuertos que tienen dificultades de congestionamiento como los turísticos y los de las grandes zonas urbanas que ya han sido mencionados.

Con estas bases sé cubrirán a grandes rasgos el programa de años previsibles; ya que en realidad el país no requiere de muchos porque razonablemente esta cubierto.

Ahora bien podríamos preguntarnos; ¿Si el sexenio del Lic. Salinas penso duplicar el número de turistas, esto es que tenía que haber un crecimiento del 10 ó 12 por ciento anual, que aspectos debieron crecer más adentro de A.S.A. para servir de apoyo a esta política presidencial.?

Bien debemos considerar la tasa de crecimiento histórica del movimiento aeroportuario nacional, que era de un seis por ciento anual, hubo un bache, una crisis

económica nacional incluso de la restricción de la empresa aérea nacional Aeroméxico, y este crecimiento se suspendió durante los últimos años; la red seguía creciendo en su conjunto y dentro de los que crecían seguían siendo los turísticos ya que el país recibía a 5 millones de turistas al inicio de este sexenio y se considero que las dos terceras partes venían por aire, se tuvo que pensar en la necesidad de solucionar el problema estacional, y dentro de lo estacional el horario, se relacionaron las llegadas y las salidas del uso del aeropuerto.

La ampliación de los aeropuertos, es la idea central en la que comenzó a operar A.S.A. propiamente en la idea operativa, es decir las pistas, los equipos, de toda la operación de aterrizajes, despegues y control en todo lo que se refiere a servicios auxiliares propiamente dichos, como lo son las áreas comerciales, las tiendas, los locales, los restaurantes, los estacionamientos para automóviles, etc. se conjuga de esta manera los esfuerzos de los dos sectores, el sector público a través de A.S.A. con sus propios recursos atiende las áreas operacionales básicas y el privado las partes auxiliares.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares tal como lo capta en divisas el derecho del aeropuerto internacional que para 1990 eran 12 dólares por pasajero, si tomamos en cuenta que en ese entonces se transportaban 10 millones de pasajeros por aire en tráfico internacional, y que los aeropuertos cuentan dos veces, es doble porque se toma la llegada y la salida, mientras que las líneas solo toman un sentido (no obstante el que llega sale), entonces de los 33 millones de pasajeros que mueve el país, 10 u 11 son de tipo internacional, multiplicado esto por 12 dólares nos dará el número de divisas que capta A.S.A. directamente como tal, pero lo importante no es esto, sino que por los aeropuertos entran los turistas que luego derraman en la economía nacional su gasto. No es concebible la captación de divisas por turismo, en ausencia de los aeropuertos dado que son el contacto para que esto ocurra.

Por eso hay que ver el derecho de los aeropuertos, que se cobra al tráfico internacional y luego toda la derrama indirecta que propicia la llegada de los turistas. Por último conforme al criterio general de que en las secretarías de estado deben concentrarse fundamentalmente las funciones de normatividad y autoridad, dejando a los organismos la ejecución de los programas operativos y de construcción de A.S.A. para que se consoliden las labores de la antigua Dirección de Aeropuertos de la S.C.T. y se coordinen las actividades de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) y el Transporte Aéreo Federal (TAF).

SENEAM creado el 3 de Octubre de 1978 tiene el objetivo de “garantizar la eficiencia y seguridad de las operaciones de nuestro espacio aéreo, a través de los servicios que presta para la navegación, de meteorología, de sistemas de radioayudas, de telecomunicaciones de despacho y de control de vuelos.”<sup>66</sup> Los cuatro centros de control México Mazatlán, Monterrey y Mérida, cubren satisfactoriamente el espacio aéreo superior, de 20 mil pies hacia arriba.

En cuanto al TAF creado en 1984 se pretende consolidar el logro de los objetivos para los que fue creado fundamentalmente, la racionalización del transporte aéreo de funcionarios públicos.

La idea básica es mejorar la conservación y operación de la flota, mediante su modernización y estandarización. Ello permitirá racionalizar los inventarios de refacciones y el número de tripulaciones, pero sobre todo dará pie a que se preste un servicio de mayor calidad.

#### **4.5 La Legislación Aérea Mexicana.**

---

<sup>66</sup> D.G.A.C. Panorama General... OP. CIT parte III Pp. 1

“Actualizar el marco jurídico, acorde con las nuevas circunstancias económicas y políticas que vive nuestro país constituye un importante instrumento para enfrentar con éxito los retos que actualmente se presentan y para sentar las bases que permitan un futuro promisorio.”<sup>67</sup>

La legislación que regula la industria aérea en México debe estar acorde con ese ánimo de cambio, competitividad y modernización tecnológica, para poder ofrecer algo certero y claro que permita el fortalecimiento de este sector.

La actividad aeronáutica requiere mejorar los niveles de operación de la infraestructura aeroportuaria del país y consolidar la regulación para promover una competencia equitativa entre quienes prestan los servicios aéreos. Por tanto, “el proyecto de ley que mediante esta iniciativa se somete a consideración de esa soberanía, atiende a la necesidad de actualizar y proyectar esta actividad, dentro de un marco que propicie la prestación de servicios en forma eficiente, competitiva y segura.”<sup>68</sup>

Estas fueron las palabras que dieron origen al ordenamiento jurídico de la aviación civil frente a la Cámara de Diputados y al Congreso de la Unión, el 28 de abril de 1995 dado que el anterior ordenamiento data de 1940 y esta comprendido dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Bajo este marco legal, el modelo de desarrollo del transporte aéreo que se aplicó hasta finales de los ochenta, resultó congruente con un esquema basado en la sobrerregulación y la protección de la industria nacional.

De esta forma, se generó en el sector una actitud un poco competitiva que entre otros efectos, limitó las posibilidades de mejorar la calidad e incrementar la oferta del servicio hacia grupos más amplios de la población.

---

<sup>67</sup> Unidad de Comunicación Social “Ley de Vías de Aviación Civil” Junio de 1995 Pp. 5

<sup>68</sup> Ibid. Pp. 6

A partir de 1991 se estableció, una política de desregulación que trajo como consecuencia un ambiente más competitivo al permitir la existencia de un mayor número de oferentes del servicio del transporte aéreo en todas sus modalidades, nuevas rutas aéreas y tarifas más accesibles para un grupo más numeroso de usuarios. Si bien estas acciones hicieron posible un crecimiento dentro del sector, y mayores beneficios a los demandantes del servicio, también generaron efectos colaterales adversos que se manifestaron en una sobreoferta en los mercados y en las prácticas desleales de competencia.

“Derivado de lo anterior, la aviación civil en nuestro país enfrenta hoy importantes retos que a fin de ser superados requieren de una adecuación estructural y legal para alentar una participación más amplia y equitativa en beneficio del público usuario.”<sup>69</sup>

Parte del problema existente en el sector tiene su origen tanto en las condiciones internacionales adversas, como en la falta de un adecuado marco regulatorio que otorgue orden y transparencia a los agentes participantes.

En este renglón las autoridades han sumado sus esfuerzos para configurar la aviación que pueda movilizar al tráfico aéreo que demanda un proceso de desarrollo con seguridad, calidad y eficiencia.

La apertura de nuestro país a los servicios aéreos con el exterior ha favorecido el incremento de los movimientos turísticos, por ello el mejoramiento de su prestación y la mayor oferta extranjera de las rutas, itinerarios y participantes será un elemento clave para la generación de divisas y en los flujos de pasajeros dentro del marco nacional.

---

<sup>69</sup> Ibid Pp. 6

Esta iniciativa de ley persigue alcanzar los siguientes objetivos:

Primero: actualizar el marco jurídico aplicable a la aviación, manteniendo la soberanía nacional sobre el espacio aéreo;

Segundo: promover el desarrollo de sistemas de transporte en condiciones de seguridad y permanencia;

Tercero: fortalecer las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como autoridad aeronáutica.

Cuarto: consolidar la regulación del uso y aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre territorio nacional, bajo condiciones de conciencia equitativa y de protección al ambiente.

Quinto: precisar el régimen de otorgamiento de concesiones y permisos para la explotación de rutas aéreas, en atención a la importancia que representa cada una de las modalidades en la prestación de los servicios aéreos.

Sexto: ordenar y regular la operación de las diferentes modalidades del transporte aéreo, y definir los esquemas tarifarios y de competencia para cada una de ellas.

Séptimo: modernizar el sano desarrollo y modernización de las líneas nacionales en el nuevo marco de competencia internacional.

Este nuevo marco jurídico tiene como objeto la explotación, el uso y aprovechamiento del espacio aéreo sobre el territorio nacional, mediante iniciativa por separado, otro ordenamiento legal se refiere a la infraestructura aeroportuaria y sus correspondientes servicios auxiliares.

La separación de materias permitirá generar, el marco jurídico que fortalezca la función reguladora y de promoción en materia de aviación y por el otro lado alentar la participación de la iniciativa privada en la edificación de infraestructura aeroportuaria.

Esta iniciativa propuso que la ley de aviación civil sea de orden publico y la explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional sea de jurisdicción federal, toda vez que se trata de una vía general de comunicación sujeta al dominio del estado; reconoce que hay tres tipos de contrato de transporte aéreo que internacionalmente, han sido recogidos en las convenciones y tratados sobre la materia.

Se incluyen como tal el transporte de pasajeros, de carga y de correo; asimismo, se establece una clara diferencia entre los tipos de aeronave, según se trate de civiles o del estado.

Otra figura que se trata en la presente iniciativa es la de los horarios de aterrizaje y despegue de aeronaves, así se incrementará, sobre bases equitativas y no discriminatorias las frecuencias de las líneas aéreas.

“Esta iniciativa considera la posibilidad de permitir la inversión extranjera, concesionaria y permisionarias del transporte aéreo en los términos, porcentajes y condiciones de la inversión extranjera. Sin embargo queda reservada para los mexicanos la prestación de los servicios públicos del transporte aéreo nacional regular. Asimismo se establecen sociedades extranjeras que operen vuelos hacia

territorio nacional el cual deberán hacer con base en los tratados de los que México sea parte y previo permiso de la autoridad.”<sup>70</sup>

A lo largo de la ley se da especial énfasis en los aspectos vinculados con la seguridad de los pasajeros y sus bienes, mediante la adopción de medidas que garanticen las máximas condiciones de seguridad.

Se plantea la capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico como condición esencial para fortalecer los aspectos propios de la seguridad y eficiencia de los servicios aéreos.

Otro punto más relacionado con la seguridad es la operación aérea, la que “obliga a los concesionarios y permisionarios a contar con el certificado de aeronavegabilidad vigente para la operación de todas y cada una de las aeronaves así como mantener un seguro que ampare los daños que pudieren ocasionarse por la operación misma de las aeronaves a pasajeros, terceros o bienes”<sup>71</sup>

De especial relevancia para la seguridad de la operación aérea es la disposición que establece como indispensable, la utilización de radioayudas, meteorología, telecomunicaciones e información aeronáutica, así como de despacho e información que preste la Secretaría de Comunicaciones y Transporte asimismo será obligatorio hacer uso del sistema de aerovías establecido por la propia secretaría, a fin de que el tránsito aéreo se realice en forma ordenada y segura.

Con el propósito de obtener los beneficios de un mercado moderado esta iniciativa propone que las tarifas al público puedan fijarse por los concesionarios y permisionarios, basados en los criterios de competitividad y permanencia en el

---

<sup>70</sup> Ibid. Pág. 9-10

<sup>71</sup> Ibid. Pp. 10

servicio, con el objeto de proteger los intereses del público usuario, que propone que se describan claramente las tarifas y las restricciones a las que están sujetas, y que permanezcan vigentes el tiempo y las condiciones ofrecidas.

De igual modo se plantea que las restricciones se hagan del conocimiento del usuario. El cual implica al momento de la contratación del servicio responder a los pasajeros en la sobreventa de boletos o en la cancelación imputable al concesionario o permisionarios de que se trate, mediante una formula que permita al afectado elegir entre el reembolso del previo boleto y un transporte sustituto en el primer vuelo disponible, transportación en fecha posterior a un destino igual.

Esto contribuye a fortalecer la rectoría del estado sobre el espacio aéreo nacional y a salvaguardar la seguridad y soberanía del país.

#### **4.6 Alternativas Para El Transporte Aéreo Mexicano.**

México requiere de una profunda revisión de los esquemas operacionales para superar las condiciones adversas y revertir la actual situación, sentando bases firmes para el desarrollo sano de esta actividad.

Solo a través de una modificación a fondo de los sistemas de transporte aéreo, que incluya entre otros aspectos la cabal incorporación de los distintos niveles de aviación en un sistema integral de transporte aéreo aunado a los cambios estructurales en las líneas aéreas, se logrará la modernización efectiva de este subsector.

Por la necesidad de responder a las nuevas condiciones del entorno interno y externo la reestructuración de los esquemas operativos vigentes, las fórmulas para la

modernización de la aviación en nuestro país deberían de contener los siguientes principios fundamentales:

- Incorporación plena de los distintos niveles de aviación al subsistema integral de transporte aéreo.
- Revisión y actualización de las concesiones y permisos para adaptarse a las condiciones actuales de la demanda.
- Definición de formulas para la atención a la demanda, a través de centros de tráfico.
- Participación del sector privado en la aviación regional y local, con el propósito de desarrollar el transporte de este nivel.
- Actualización y estímulo de los servicios internacionales para el desarrollo turístico.
- Buscar la consolidación de una política aeroportuaria de acuerdo a los requerimientos de conservación y ampliación que prevean el cambio.
- Modernizar los servicios de ayuda a la navegación para impulsar la industria aeronáutica.

Estas serían las bases que pueden hacer un cambio con estructura en el transporte aéreo mexicano.

## 4.7 Perspectivas

El progreso de la aviación requiere de la actuación de las empresas aéreas mexicanas y de los sindicatos que la integran: pilotos, sobrecargos y trabajadores de tierra; del sector turismo, del servicio seguro y eficiente de los aeropuertos, de los colegios profesionales de la aviación y de la navegación cuya participación es esencial en la modernización del sector.

“La evolución del transporte aéreo en México en los próximos años estará aparejada al crecimiento de la población, a la mejor distribución y crecimiento del ingreso, al impulso que se den a las actividades turísticas, a la capacidad de respuesta de las líneas aéreas mexicanas y a la participación que se induzca de las líneas extranjeras en el tráfico hacia nuestro país.”<sup>72</sup>

El transporte aéreo se verá influido de manera importante por la consolidación de los polos de actividad económica actualmente en desarrollo, de acuerdo con la política de descentralización y desarrollo turístico.

Cabe esperarse que para los primeros años del siglo XXI serán casi 25 millones de pasajeros por aire.

Por el tamaño del país por la estructura de las rutas nacionales, por sus principales rutas internacionales que se concentran en los Estados Unidos, Canadá y Centro América, por la perspectiva de servicios hacia Europa, y Sudamérica, puede afirmarse que la flota mexicana requiere de tres tipos de aviones:

---

<sup>72</sup> Dirección General de Comunicación Social A.S.A. “Planes de desarrollo Civil en la Región de 1995-2005” México 1996 Pp. 1

- A) Aviones de alcance corto, que sean eficientes en recorridos de 90 minutos o menos, de tamaño relativamente pequeño con capacidad de alrededor de cien pasajeros para adaptarse a mercados de demanda reducida.
- B) Aviones de alcance medio eficientes en vuelos de una a cuatro horas que permitan cubrir rutas hacia Estados Unidos, Sudamérica y el Caribe con eficiencia y que tengan capacidad de alrededor de 200 pasajeros.
- C) Aviones de largo alcance, para vuelos de 5 horas o más que permitan cubrir el norte de Estados Unidos, Canadá, vuelos trasatlánticos y vuelos hacia Brasil, Argentina y el Lejano Oriente.
- D) Con la aplicación de estas medidas planteadas puede preverse el desarrollo de los servicios del transporte aéreo con base en dos o tres aerolíneas troncales, 5 ó 6 líneas regionales y alrededor de una docena de principales aerolíneas locales. En esta forma de manera equilibrada podrán atenderse las necesidades en los diferentes servicios de transportación.

La reestructuración del subsector aéreo, lleva implícita la búsqueda de nuevas fórmulas alternas de modernización y expansión de la flota de las empresas aéreas troncales y regionales, dándole su verdadera dimensión en términos de los requerimientos óptimos de equipo de vuelo, para hacer frente a una demanda bien definida que involucra fórmulas de operación diferentes a las que hasta ahora han seguido las empresas, elementos que son piezas clave para definir las necesidades de la flota.

Durante muchos años, el transporte aéreo ha experimentado un crecimiento superior al de muchos otros sectores económicos.

“Aunque el crecimiento del tráfico aéreo mundial ha sido considerablemente superior al crecimiento económico mundial, la teoría económica y los estudios analíticos indican que existe una elevada correlación entre ambos, y que la demanda del transporte aéreo está determinada principalmente por el desarrollo económico.”<sup>73</sup> La evolución del ingreso personal incide en el nivel del poder adquisitivo del consumidor y la propensión a realizar viajes de recreo. El intercambio y las actividades comerciales tienen una repercusión directa en la demanda de viajes de negocios y de carga aérea.

Actualmente se cuenta con la aviación que en general se ha fortalecido y está preparada para desempeñar un papel destacado en los mercados internacionales y para intensificar la red de comunicación en el mercado común.

El crecimiento de la demanda de tráfico de pasajeros y carga en el período de 1960-1995 dio como resultado un aumento similar en términos del número de asientos y la carga de pago, en tanto que los movimientos de aeronaves, calculados en términos de salidas de aeronaves aumentaron a una tasa inferior (2.7) por año debido principalmente a un incremento considerable del tamaño medio de las aeronaves durante dicho período.

El crecimiento futuro del Transporte Aéreo seguirá dependiendo del crecimiento económico y comercial mundial, así como de la evolución de los costos de las líneas aéreas (los cuales a su vez dependen en gran medida de los precios del combustible). Sin embargo dicho crecimiento también estará subordinado al grado en el cual la industria hace frente a problemas fundamentales, tales como el congestionamiento en los aeropuertos y el espacio aéreo, la protección del medio ambiente y las necesidades crecientes en materia de inversión de capital, la forma y

---

<sup>73</sup> De la O.A.C.I. “Perspectivas del Transporte Aéreo hasta el año 2005” Circular de la O.A.C.I. 1997 270/AT/III Pp. 4

las dimensiones del sistema de transporte aéreo también resultarían afectadas por las decisiones gubernamentales, especialmente las que determinan el tipo y el avance de la reglamentación económica de las líneas aéreas.

Si bien el Gobierno de Salinas emprendió el proceso de privatización de Aeronaves de México y Mexicana encabezado por Gerardo Prevoisin, al final del sexenio en 1994 este proceso se fue de picada, pero para el año de 1995 para salvarlas de la quiebra el gobierno de Zedillo se convirtió en el accionista principal, mediante FOBAPROA y Nacional Financiera asociado con bancos acreedores tenedores de acciones denominados Corporación Internacional de Transporte (CINTRA).

Después de tres años (1998) el gobierno pretende volver a la ruta de la privatización la cual fue rechazada por la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA)

El debate sobre CINTRA lo reabrió ASPA el 4 de febrero de 1999 cuando en un desplegado manifestó "Al inicio de su operación CINTRA cumplió cabalmente con el objetivo para la cual fue creada. Desafortunadamente en los últimos meses el Presidente y director General de este corporativo, Ernesto Martes, ha tomado medidas que han afectado nuestras relaciones contractuales, tales como: La transferencia de activos de rutas y aeronaves de una aerolínea a otra, en detrimento de la materia de trabajo y el ámbito ocupacional del grupo de pilotos aviadores."<sup>74</sup>

El problema de fondo es que no hay una política de aviación dado que en una entrevista al Capitán Manuel González Flores Secretario General de ASPA nos dice: "Se toman decisiones de corto plazo y a la ligera, se cambia de concepto cada

---

<sup>74</sup> Revista "Proceso" Semanario de Información y Análisis No. 1164 21 de Feb. 1999 Pp. 13

sexenio y a veces dentro del mismo período; a finales de siglo no tenemos política aeronáutica ni para el mercado doméstico”<sup>75</sup>

Ejemplo vivo de lo anterior se vio en el sexenio pasado cuando se impuso el criterio de la apertura de cielos que entre otras cosas provocó el otorgamiento de derechos de tráfico “Llamados Quinta Libertad” a varias aerolíneas sin que exista reciprocidad. Algunos de los privilegios otorgados sin reciprocidad son La quinta libertad otorgada a Iberia para volar Cancún-Miami, a Taca, Cancún-Nueva York y México-Los Angeles, a KLM, México-Guatemala.

Es en este contexto donde hay dos versiones para ver de modo distinto la situación del Transporte Aéreo Mexicano, por un lado CINTRA y por el otro el de la Comisión Federal de la Competencia (CFC) donde los puntos de vista son los siguientes.

CINTRA por un lado propone integrar las principales aerolíneas (AeroMéxico, Mexicana, Aerolitoral; Aerocaribe, Aerocozumel) para favorecer el desarrollo de la aviación “invocando el nuevo marco normativo de la aviación (vigente desde 1995) y los principios y criterios del artículo 28 constitucional.

Por el otro lado el Presidente la CFC da su versión en torno a CINTRA diciéndonos “Que las empresas deberían venderse de manera separada para conseguir inversionistas de las aerolíneas y con esto saldrá fortalecida”<sup>76</sup>

Ante esta situación podemos decir que para mantener la supremacía de la aviación nacional de los aires de México y competir exitosamente en los cielos

---

<sup>75</sup> Ibid. Pp. 13

<sup>76</sup> Ibid. Pp. 16

internacionales se necesita establecer un marco legal que garantice la consolidación y crecimiento de las líneas aéreas de nuestro país.

México necesita contar con líneas capaces de competir en un mercado global, bajo cualquier circunstancia, el país cuenta con el esfuerzo, la productividad y la responsabilidad de los mexicanos.

# *Conclusiones*

## CONCLUSIONES.

Las necesidades y esperanzas plantean un reto a los mexicanos de nuestro tiempo, hemos afirmado la libertad ciudadana, la paz interior, el crecimiento sostenido y nuestra capacidad de autodeterminación frente al exterior.

Cada seis años se tiene la ocasión de analizar los resultados, proponernos nuevos objetivos, atender las expectativas de cambio que se ha gestado en la comunidad.

El crecimiento futuro del transporte aéreo seguirá dependiendo principalmente del crecimiento económico y comercial mundial; nuestro país tiene frente así la oportunidad de avanzar hacia la dirección que nos conduzca a mejores niveles de desarrollo y crecimiento, las circunstancias adversas que hoy enfrentamos requieren del trabajo y empeño de la sociedad y gobierno para alcanzar las condiciones más favorables de bienestar para la población y de competitividad para la economía.

México tiene frente así un país lleno de retos y de historia de diferentes procesos que enmarcados solo buscan como objetivo central, la modernización de las diferentes estructuras, para lograr con ello la eficiencia y la integración de la vasta geografía mexicana.

Han transcurrido muchos años y los gobiernos sucesivos han dedicado cuantiosos recursos a la aplicación de programas en materia de inversiones, instalaciones y operaciones en materia de transporte aéreo, México cuenta ya con una infraestructura aeroportuaria y de ayudas a la navegación aérea suficiente para garantizar la atención a la demanda actual y a su evolución en la década de los noventa lo que hace factible la estructuración de un esquema idóneo de operación.

Sin duda el desarrollo del transporte aéreo en México (1989-1999) se debe a la industria turística el cual ha tenido que adaptarse a las circunstancias impuestas en el orden internacional y ha instrumentado las políticas necesarias para su transformación y modernización.

El transporte aéreo es el sector más dinámico de las comunicaciones y requiere, a la vez, un ritmo acelerado de inversiones y modificaciones sustanciales para no retrasarse respecto a la evolución tecnológica, con riesgo de afectar al turismo y la fluidez del servicio.

Por otra parte, la expansión de las empresas nacionales es sólo un argumento que no pasa de ser una posibilidad; en realidad las compañías nacionales dependen de las empresas extranjeras (Boeing y Douglas) para la obtención de nuevos aparatos; uno de los principales problemas es de carácter estructural que se ha presentado en el subsector transporte aéreo y que ha afectado directamente a la aviación en México, ha sido la falta de coordinación de los organismos y las empresas que la componen esto se ha manifestado en la duplicidad y dispersión de los esfuerzos e inversiones, lo que ha generado una utilización no racional de los recursos; al igual que la duplicación de políticas y acciones que en algunas ocasiones no solo han sido contradictorias entre sí sino también con las establecidas al nivel de los diferentes sectores.

Vemos también la creciente vejez de las aeronaves construida durante la década de los sesenta y principios de los setenta. Aproximadamente un tercio del total mundial de aeronaves para 1989, tienen más de veinte años, pero se incrementará importantemente para el año 2000 con la consecuente necesidad de reposición y que requerirá de muy fuertes inversiones así como de la elección de un proveedor ideal.

México acredita una señalada vocación turística determinada por su cercanía geográfica respecto al mercado más grande del mundo. La vecindad geográfica es factor determinante de vinculación turística internacional e incrementa su valor por cuanto que México opera como puente, entre América del Norte de la que forma parte y América Latina.

El turismo constituye una fuente de ingresos y de prosperidad, no solamente para las empresas que participan directamente en el transporte y en el alojamiento de viajeros sino también para amplios sectores de la población, por lo que el gobierno en los últimos años a implementado una política turística de atracción del turismo extranjero. Hemos visto la ardua labor de SECTUR a nivel internacional, ofreciendo un mercado turístico de calidad. La participación en diversos eventos como el Tianguis Turístico y la Eurobolsa, han dado la oportunidad de establecer negocios y vender nuestro producto de manera directa al mundo.

Respecto a esto se ha observado que no sólo es necesario un órgano encargado de la planificación, promoción y ejecución de la industria, sino que el financiamiento es parte esencial en el impulso a la actividad turística. La actividad de FONATUR ha sido fundamental, a más de 20 años de su creación ha aportado conocimientos y experiencia a la construcción de desarrollos turísticos de competencia internacional, ha fomentado el desarrollo regional, promoviendo la inversión privada que complementa la pública, generando empleo y captación de divisas.

En torno a la captación de divisas vía turismo, es uno de los objetivos más importantes del gobierno, por lo que implementa estrategias encaminadas a atraer segmentos del mercado extranjero. El impacto que tiene este renglón dentro de la balanza de pagos es muy considerable, participa con más del 10 por ciento en la cuenta corriente, la balanza turística siempre ha registrado un saldo positivo, en

1999 los ingresos por visitantes internacionales a México ascendieron a 7586.2 millones de dólares, mientras que el egreso de visitantes mexicanos al extranjero alcanzó 4537.3 millones de dólares, lo que arrojó un superávit de 3048.9 millones de dólares.

Aunque el turismo constituye el 10 por ciento de la fuerza laboral del país, ya que incluye empleos en hoteles, restaurantes, aerolíneas, compañías arrendadoras de automóviles, así como de empleos en la construcción de hoteles y de centros de convenciones, la operación y administración de aeropuertos, seguridad y muchos otros, aun con todo esto tenemos que la industria turística de México esta lejos de tener madurez y que de hecho se comporta más como los países de la región Asia-Pacífico que también están experimentando un crecimiento continuado y dramático.

Para que el transporte aéreo logre plenamente contribuir al desarrollo económico, a la creación de empleos y al equilibrio regional, principalmente a través de la captación de divisas, el gobierno de México deberá considerar lo siguiente:

### **Expansión de la Infraestructura.**

En muchos países, la infraestructura de la industria turística enfrenta retos críticos de desarrollo, resultante de las políticas de planeación y financiamiento inadecuados durante muchos años.

Particularmente, el sector de aerotransporte en donde la ampliación de los aeropuertos y la modernización del sistema de control de tráfico aéreo (ATC) es de alta prioridad. Los actuales sistemas de ATC con base en tierra deberán cambiarse a navegación por satélite lo antes posible, para controlar los costos de operación, mejorar la seguridad y reducir el congestionamiento.

Otro problema básico de infraestructura surge al cruzar las fronteras internacionales, especialmente en los aeropuertos, con la perspectiva de que el número de viajeros se duplicará durante la década y con las presiones que existen sobre presupuestos y recursos espaciales, será cada vez más importante la aplicación de tecnología moderna automatizada y de procedimientos operativos para acelerar los trámites en las fronteras.

### **Imponer Gravámenes (Impuestos) de modo Inteligente.**

Los “impuestos agregados” y las cuotas de usuarios están proliferando en los aeropuertos, en los boletos de avión, renta de autos, habitaciones de hotel y comidas de restaurantes exigibles por las autoridades locales, estatales y federales. Si no se les limita, pueden contribuir a que los costos totales de viaje se incrementen a niveles que depriman la demanda deteriorando así la competitividad internacional.

### **Liberalización de Mercados.**

Al liberalizar el turismo, el único reto de mayor importancia es lograr regímenes de transportación aérea competitiva, la mayoría de los viajeros de negocios internacionales así como un considerable y creciente número de personas en viajes de placer llegan por avión, virtualmente todo viaje intercontinental involucra esta modalidad.

Un tema al respecto es la necesidad de asegurar que los mercados de telecomunicaciones internacionales también sean liberados, debido a que fluye en número creciente de operaciones de la actividad y virtualmente todas las operaciones de distribución y ventas.

## **Mejoramiento de Promociones.**

México cuenta con productos de clase mundial para ofrecer a los visitantes internacionales incluyendo sus ciudades, sus atractivos naturales y artificiales y su patrimonio histórico, artístico y cultural.

Los desembolsos de visitantes extranjeros significan exportaciones y las mismas herramientas deberían estar disponibles para la promoción de exportaciones. Recientemente Canadá reestructuro completamente su maquinaria promocional, creando una Comisión para el turismo de primer nivel dirigida hacia el sector privado, aprovechando el presupuesto federal para promociones y retando al sector privado a igualar el esfuerzo.

## **Promover la Sustentabilidad.**

La actividad turística tiene la responsabilidad del movimiento de hospedaje, alimentación y diversión de cientos de millones de personas cada año. La fabricación de aeronaves, la construcción de hoteles y el desarrollo de la infraestructura de viajes conforman las partes integrales de la operación.

Sin embargo la clave de esta armonía es el medio ambiente, es la esencia medular de su producto y deberá ser preservada para la sostenibilidad del negocio así como los imperativos globales.

## **Reconocer la Contribución Económica de la Industria Turística.**

La actividad turística esta altamente fragmentada y sus efectos económicos fluyen a través del espectro de las políticas relacionadas con empleos, transportación, construcción, comunicaciones, desarrollo regional, infraestructura, impuestos, comercio, exportaciones y medio ambiente.

La industria turística juega un papel primordial en México sin embargo, no es tomada en cuenta de manera adecuada en las resoluciones de largo alcance de las políticas económicas. Esta industria ofrece un importante potencial para impulsar el crecimiento económico, inversión y comercio de exportación.

Finalmente podemos decir que la economía y la política internacionales han tenido un papel preponderante en el desarrollo del turismo internacional moderno. La política del poder le ha otorgado a los avances tecnológicos un lugar privilegiado en tanto que ha permitido retroalimentar las posiciones de los países que se encuentran haciendo uso de ella. El turismo, como actividad inherente a las condiciones socioeconómicas, políticas y tecnológicas, ha sido utilizado como instrumento de presión política, sujeto a las condiciones prevalecientes en el dinámico escenario internacional.

### **Invertir en Recursos Humanos.**

Como una fuente principal de empleos en México, la industria turística debe estar a la vanguardia de las nuevas técnicas y tecnologías de educación y capacitación. La propia industria está invirtiendo cantidades sustanciales en programas de re-entrenamiento para el personal existente y en programas básicos de servicio para los de nuevo ingreso. Debe de existir una coordinación más cercana entre los esquemas de sector público y privado.

Actualmente se vive una época que está señalada por el signo del cambio. México se enfrenta al reto de vivir y sobresalir a ese cambio, donde las organizaciones, las estructuras sociales, políticas y culturales y las condiciones económicas, transforman su manera de pensar, para llevarlas a un carácter más global.

Finalmente mediante la modernización y la capitalización de las empresas de este sector, se podrá lograr la productividad y competitividad adecuadas para hacer frente a la mayor presencia de inversiones extranjeras. La estructura funcional del transporte aéreo en relación con el turismo esta inmersa en el contexto político y económico que prevalece en el momento determinado, por ser el producto de esas condiciones. Con lo anterior se puede apreciar el dinamismo que tiene el turismo, obviamente en función de la demanda que se genera de servicios y la existencia de una oferta turística diversificada.

Partimos de la premisa de que debemos conducir el cambio a través de las instituciones que los mexicanos nos hemos dado a lo largo de la historia, con fidelidad a las tradiciones que constituyen nuestra identidad, queremos un estado y una sociedad que le permitan a la nación transitar al siglo XXI fortalecida en su soberanía, prospera en su economía, en paz, libre, democrática y capaz de abrir un horizonte de bienestar y justicia en todos los mexicanos.

Cambio e identidad son las bases que debemos mantener como la esencia de nuestra nación, la cual define nuestras lealtades, vincula nuestras aspiraciones y respeta nuestros modos de vida, de nada serviría al cambio si no conservamos a la nación que somos y heredamos, fortaleciendo una historia de anhelos y luchas en común. México y las demás naciones del mundo están interrelacionados, los cambios son parte del mundo por lo que la meta que se puede contemplar al final del proceso es ver un México más fortalecido, más moderno, con mejor calidad de vida para sus habitantes y con un futuro más promisorio.

*Bibliografía*  
*y*  
*Hemerografía*

## BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, Bonilla A. "Los derechos comerciales en el transporte aéreo internacional". Dirección General de Aeronáutica Civil. México 1980 pp. 136
- Aeropuertos y Servicios Auxiliares. "Memoria del VI Congreso Anual." Octubre de 1986. Sección regional L. A. y del caribe. México 1980.
- Asociación de Economistas Mexicanas, A. C. "Comunicaciones y Transportes en México". Editorial: tercera época. México 1982.
- Baca, Martínez Abelardo. "La función de A.S.A. en la administración aeroportuaria". México 1991 pp. 223.
- Barojas, Hugo, Govea Marcial, Manrique Salvador, etc. "Sector Comunicaciones y Transportes de 1976-1982" México 1982 S.C.T.
- Cabaña, Chávez María Elena. "La Organización de Aviación Civil: Alcances y Límites" México 1985 Dirección general de aeronáutica civil.
- Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo. "Panorama de la actividad turística en México". México 1987.
- Delacio, Víctor José. "Manual de derecho de la aviación". Caracas Venezuela 1959.
- Dirección General de Aeronáutica Civil. "Algunos datos sobre la Organización de Aviación Civil". Publicado por la O.A.C.I Montreal, Canadá. 1990

Dirección General de Aviación Civil. Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.) "Objetivos y actividades" México 1988 pp. 13

Dirección General de Aeronáutica Civil. "Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte aéreo internacional." Varsovia 12 de octubre de 1929. Pp. 34

Dirección General de Aeronáutica Civil. "Convenios sobre servicios aéreos entre México y Otros países de 1990 a 1994". México 1990.

Dirección General de Aeronáutica Civil. "decreto que crea el organismo publico descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares" México 1965 pp. 20

Dirección General de Aeronáutica Civil "Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) Publicado en el diario oficial del 16 de julio de 1975.

Dirección General de Aeronáutica Civil S.C.T. "La C.L.A.C. un camino para la aviación civil en América Latina" Entrevista por Jacinto H. Pino m. A Enrique Pérez Castro.

Dirección General de Aeronáutica Civil Aeroméxico "la derregulación de la Industria Aérea" México 1982. Gerencia de planeación de equinos.

Dirección General de Aeronáutica Civil. "Labor de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) Desde su creación en diciembre de 1973 hasta la fecha". Informe especial de La CLAC. 10 aniversario 14-dic-1983.

Dirección General de Aeronáutica Civil. Memoria sobre la OACI "Reseña informativa de la Organización de Aviación Civil Internacional." Publicada en Montreal Canadá. Decimocuarta edición 1990.

Dirección General de Aeronáutica Civil. "Miembros, Objetivos y órganos de la CLAC" México 1990.

Dirección General de Aeronáutica Civil. "Panorama del transporte aéreo regional." México 1992.

Dirección General de Aeronáutica Civil. "La política del gobierno de México ante el Transporte Aéreo internacional." México 1991.

De la Madrid, Hurtado Miguel. "La política de renovación." Edit. Diana. México 1988. Cap. 3 y 11.

De la Madrid, Hurtado Miguel. "Primer informe de gobierno". S.C.T. México 1983.

De la Madrid, Hurtado Miguel. "Tercer Informe de Gobierno" S.C.T. México 1985.

De la Torre, Padilla Oscar. "Turismo fenómeno social" F.C.E. México 1980.

De la Torre, Padilla Oscar. "El turismo fenómeno socioeconómico y cultural" F.C.E. México 1976.

Del Moral Machorro Gilberto. "Navegación aérea básica" S.C.T. D.G.A.C. México 1993. Pp.123.

Fernández, Méndez Enrique. "Seminario sobre los servicios de comunicaciones y transportes en el Congreso de las negociaciones del GATT" 9/10 de dic. 1987.

Gerencia General de Comunicación Social. XIV Tianguis turístico. resumen "algunos datos sobre turismo" pp.18

Gerencia General de Comunicación Social. "Panorama general de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (A.S.A.) y sus organismos coordinados, Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) y Transporte Aéreo Federal (TAF). México 1993.

Gerencia General de Comunicación Social "Panorama General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares" México 1994.

Gerencia General de Comunicación Social A.S.A. "Planes para el desarrollo de la aviación civil en la región" México 1993.

Gerencia General de Comunicación Social. "La modernización de A.S.A." documento B-90/89. México - Noviembre de 1989.

Gerencia General de Comunicación Social "Resultados del XIV Tianguis Turístico". México 1990. Acapulco, gro. 1990

Gurría José Angel. "La política de la deuda externa". Fondo de cultura económica México 1993.

H. Guyford Stever, James J. Haggerty. "Vuelo". Editado por time-life international de México S.A. de C.V. México 1981. Pp. 200

Lena, Paz Juan A "Compendio de derecho aeronáutico ". editorial: Buenos Aires Segunda edición 1959.

Lee, Laurie, Lambert David. "El maravilloso mundo del transporte" Editorial: aguilar 1969. Impreso en Yugoslavia.

Martínez del Río de Redo, Marita. "El transporte en la historia de México". Artes de México, N° 197 México 1960.

Marroquin Zaleta Jaime. "Estudios sobre el derecho del transporte" Unidad profesional interdisciplinaria de Ingeniería, Ciencias Sociales y Administrativas del POLI. 5 de marzo de 1984. Capitulo 3.

Morales Villanueva. "La legislación aérea mexicana" D.G.A.C. México 1986.

Organización de Aviación Civil Internacional. "convenio para la represión del apoderamiento ilícito de Aeronaves". Firmado en la haya el 16 de diciembre de 1970. Documento 8920 pp. 28

Organización de Aviación Civil Internacional "Convenio complementario del comercio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional." Guadalajara 1961. Septiembre 18 pp. 6

Organización de Aviación Civil Internacional. "La situación económica del transporte aéreo; examen y perspectivas 1997-2000". México 1989.

Organización de Aviación Civil Internacional. "Léxico de términos usados en la aviación civil internacional" Volumen II tercera edición 1971.

Organización de Aviación Civil Internacional “Manual de planificación de aeropuertos” 2da. Edición 1987 primera parte.

Organización de Aviación Civil Internacional “Normas y métodos recomendados internacionales” Convenio sobre la Aviación Internacional de la O.A.C.I. Anexo 14 de la O.A.C.I. Nov. De 1982.

Pérez Castro “Apuntes de política aérea” Facultad de Economía tomos 1 y 2 México 1990.

Poder Ejecutivo Federal. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México 1998. Editorial Porrúa.

Poder Ejecutivo Federal. “Plan nacional de desarrollo 1989-1994” Primera edición mayo de 1989.

Poder Ejecutivo Federal “Primer Informe de Gobierno” 1º de noviembre de 1989.

Poder Ejecutivo Federal “Programa de desarrollo del sector comunicaciones y transportes 1995-2000” Febrero 1996. Pp. 54

Rodríguez Esparza Rafael. “Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México” Secretaría de comunicaciones y transportes. México 1987.

Rodríguez López Domingo. “Estructuración del Transporte Aéreo Nacional” D.G.A.C. 22 de septiembre de 1982. Congreso bienal (CIME).

Rojina, Villegas Rafael. “Compendio de derecho civil”. Edit. Porrúa México 1973.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes “Breve historia de la O.A.C.I. y estados contratantes.” México 1986. D.G.A.C.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. “Código aduanero de los Estados Unidos Mexicanos”. México 1986 D.G.A.C.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes “Informe de labores 1993-1994.” México 1994. Pp. 78

62. - Secretaría de Comunicaciones y Transportes “La Aviación Mexicana en cifras 1990-1996”. México 1997. Pp. 31

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. “Ley de Aviación Civil” Junio de 1995. Unidad de Comunicación Social de la S.C.T. pp.55

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. “Desarrollo del transporte aéreo y perspectivas para los próximos años.” México 1986. Pp. 18

Secretaria de Comunicaciones y Transportes. “Informe de labores de 1985-1986.” Informe complementario.

S.C.T. D.G.A.C. “instructivo para solicitar permisos a fin de realizar vuelos internacionales de fletamento para pasajeros o de carga ha territorio mexicano” México 1986.

S.C.T. “La política del gobierno de México ante el Transporte Aéreo internacional”. 1989-1994.

S.C.T. D.G.A.C. "Ley de vías generales de comunicación y reglamentos" Dirección general de asuntos jurídicos. México 1987. Cap. 4 y 5

S.C.T. "Sector Comunicaciones y Transportes de 1976-1982" México 1982. Pp. 113

S.C.T. D.G.A.C. "Centro internacional de adiestramiento de aviación civil". Servicios de tránsito aéreo. México 1988. Pp. 113.

Secretaría de Turismo "El turismo en el plan nacional de desarrollo." México 1989  
Pp: 12

Secretaría de Turismo "Programa de modernización turística." México 1989 pp. 42

Secretaría de Turismo. "reglamento de la administración aeroportuaria" Capítulo primero. Art. 2

Secretaría de Turismo. XV Tianguis Turístico Conferencia de prensa. "fideicomiso para el turismo obrero" Acapulco, Guerrero mayo 7 de 1990.

Subdirección de construcción y conservación. Subdirección de planeación y finanzas. "sistema estadístico aeroportuario" décima edición 1993 pp.23

Seno Enrique "Historia del capitalismo en México" Edit. Era edic. 1987 Pp. 173

Tello Manuel "La política exterior de México" 1970 – 1994 F.C.E. primera edición 1975. Pp. 122

Thomas Andre, Chemel Edouard, Ferr vital "Crónica de la aviación" Editores plaza Janes, S.A. tomos I y II edición española 1992.

Varios editores "Manuel de planificación de aeropuertos de la O.A.C.I., 2ª. Edición 1987. Primera parte.

Varios editores "Política aeronáutica; evolución y perspectivas", S.C.T. México, 1990.

Varios autores. Ponencias de los Tianguis Turísticos, Acapulco 1989 – 1994.

Versión Mecanográfica de la entrevista exclusiva concedida por el Lic. José Andrés de Oteyza, director general de A.S.A., al Sr. Gregorio marco, corresponsal en México del periódico español "el país" julio 2 de 1990.

Videla Escalada Federico "Derecho aeronáutico" Tomo I México 1985. Edit. Trillas.

Villelas Crespo Carlos "Vías de comunicación" Edit. Limusa edic. 1979. Pp: 115

Villela Gómez José "Breve historia de la aviación en México". México 1971.

## **HEMEROGRAFÍA.**

Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Revista "Aviación". 25 aniversario de ASA. Junio de 1990. Ediciones: aeronáuticas.

Organización de Aviación Civil Internacional. "Perspectivas del transporte aéreo hasta el año 2005" México 1997. Circular 270/AT/III pp.50

Periódico "Excélsior" edición especial "Los aeropuertos" martes 1-Septiembre de 1998. Pp. 1-13

Periódico "Aeropuerto" edición quincenal de A.S.A.

Revista "Proceso" Semanario de la Información y Análisis No. 1164 21 de Febrero de 1999 Pp. 31