



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

En primer lugar, tengo que agradecer a mis padres, Elvira Martínez Cruz y Juan Pedro Morales Huerta, por su apoyo incondicional no sólo en la realización de este trabajo, sino en todos aquellos proyectos, algunos claros otros muy inciertos, que he emprendido. No olvido todo lo que me han dado: su tiempo, su dedicación, su constancia, su buen ejemplo, su disciplina, los estímulos necesarios para no quedarme con las dudas, no habría sido posible, para mí, terminar de manera satisfactoria, si me faltara alguno de los dos.

También, tengo que agradecer a mi hermano Alejandro por sus aportaciones inconcuentes a mi trabajo; por ser mi mejor amigo, mi confidente, mi opositor y, porque junto a mis papás, siempre sobrepuso mi bienestar al suyo.

A mis abuelas Maria Luisa Cruz y Maria Luisa Huerta por haber complementado con cariño el trabajo de mis padres.

A todos mis primos y sobrinos, Monse, Chabeli, Sergio, Gaby, Armi, Damariss, Laura, Paty, Danya, Fer y Erandi por recordarme que el esparcimiento tiene muchas facetas.

A mis amigos y amigas de toda la vida, Alita, Chabelita, Yuriko, Lau, Itzel, Aiko, Rico, Luis David que de alguna manera estuvieron informados de mis avances. Irma, gracias por recordarme el lado más humano de una amistad hasta en los momentos más difíciles, cuya solución estaba a nueve meses de distancia.

Orli, gracias por respetar el espacio y el tiempo requerido para hacer mi tesis sin que eso significara menos apoyo de tu parte.

A mi asesor, Alfredo Córdova Kuthy, por haberme aceptado sin mayor presentación, por haberme orientado durante todo el proceso respetando mi libertad para plasmar todos mis pensamientos.

Maestra Ute, mi agradecimiento va más allá de todo lo que usted me enseñó en tantos años de clase de alemán. Sin su guía y su constante estímulo habría sido más difícil alcanzar los logros que ahora festejamos.

Finalmente gracias a la Universidad Nacional Autónoma de México por la formación recibida desde la preparatoria; las herramientas adquiridas hicieron posible este trabajo en primer lugar.

Í N D I C E

1. Las Relaciones Internacionales y la Aviación.....	1
1.1 Integración, Bloques, Regiones y la aviación.....	2
1.2 La Organización Internacional y la aviación.....	11
1.3 El neoliberalismo y la aviación internacional.....	22
2. El intervencionismo estatal en el sector aeronáutico de México.....	32
2.1 Las conquistas revolucionarias y el paternalismo Estatal.....	34
2.2 La protección a los trabajadores y los sindicatos.....	42
2.3 El choque del proteccionismo estatal con el neoliberalismo.....	54
3. La importancia de Mexicana de Aviación.....	63
3.1 Breve Reseña y Antecedentes de la Aviación Comercial en México.....	66
3.2 La licitación y el proceso de venta en el 2005.....	74
3.3 Grupo Posadas, Mexicana de Aviación y la competencia internacional.....	82

Conclusiones

Bibliografía

Introducción

Con el presente trabajo pretendo obtener el grado de licenciado en Relaciones Internacionales en la modalidad de tesis.

La inversión y el desarrollo en el sector de las comunicaciones representan para un Estado, cualquiera que éste sea, la diferencia entre la competitividad en el ámbito internacional y el rezago en el aprovechamiento de los recursos naturales y las riquezas obtenidas de éstos a nivel interno.

En este sentido, la aplicación del concepto de competitividad, si bien no es nuevo, encaja en el contexto mundial de las integraciones económicas y globalización, las cuales han tenido un impacto diferente en los países industrializados y los que se encuentran en vías de desarrollo. Aunado a esto, el cambio de modelo económico basado en las posturas neoliberales ha acentuado la desigualdad en la repartición de las riquezas, confrontando a todos los sectores de la población.

Como consecuencia directa de esto, existe un replanteamiento en las relaciones laborales, en el papel del Estado y el desarrollo tanto de empresas nacionales como transnacionales. En este sentido, aparecen dos posibles opciones: la aplicación de un modelo nacionalista mediante el cual el Estado controle la economía o la de un modelo neoliberal, el cual relegaría su papel y sobrepondría las fuerzas de la economía y el libre mercado.

Sin embargo, ningún modelo es perfecto, por tanto, la cuestión que plantea este trabajo de investigación es el papel que juegan los Estados, especialmente el mexicano, en la regulación del sector aéreo después del cambio económico mundial, es decir, al término de las concesiones keynesianas por el modelo friedmaniano, en el cual la intervención estatal debería limitarse a regular la participación de los agentes particulares.

En el caso de la aviación nacional, la discusión no se limita al rescate de las empresas sumidas en el déficit o a rumores inexactos acerca de corrupción en el

proceso de venta. La importancia de este estudio gira en torno a dos vertientes. Por una parte, el ámbito nacional, el papel de Estado como rector, operador, vigilante y ejecutor de sus leyes en materia de empresas públicas. Por otra parte, el papel del Estado hacia el exterior cambia notablemente con base en los intereses del modelo económico imperante, en este caso el neoliberal.

En este sentido, la hipótesis central de mi trabajo es que:

- El subsector de la aeronáutica representa un vínculo de integración entre el sector interno y el contexto internacional de un Estado.

En el contexto internacional, los asuntos internos de los Estados se insertan en la dinámica internacional como consecuencia de un modelo económico neoliberal y de los procesos complementarios de la globalización como libre mercado y la privatización de los sectores, hasta ese momento, reservados para éste.

La segunda hipótesis de este trabajo, aborda las consecuencias del cambio de modelo económico para México:

- El papel del Estado mexicano en la aeronáutica ha cambiado a partir de las presiones internacionales y no con base en las necesidades del sector.

Paralelamente, el papel del Estado mexicano en la conducción de las actividades económicas cambió conforme a los mecanismos para la captación de inversión extranjera, modificando las relaciones con los agentes de la producción, por tanto, la tercera y última hipótesis del presente trabajo explica el nuevo papel del Estado en áreas estratégicas como la aviación comercial:

- La venta de la Compañía Mexicana de Aviación en el 2005 responde al cambio en el modelo económico iniciado en la década de los ochenta.

Asimismo, es prudente recordar las implicaciones que el sector tuvo para el desarrollo del país. En primer lugar, en el ámbito nacional, representó una forma de acortar distancias dentro del vasto territorio nacional, pero también sentó las pautas de distintos polos de desarrollo, ya que se incentivó el empleo desde diversos puntos, en el personal de los distintos aeropuertos, de las diversas aerolíneas, agencias de viajes, es decir, se constituyó todo una rama en el sector de servicios.

En segundo lugar, es un sector al que necesita prestar atención como parte integral de la vigilancia de su soberanía. Cada Estado decide como administra su espacio aéreo en términos de concesión de rutas y a qué compañías.

En tercer lugar, representa para los Estados una forma de competir o cooperar entre ellos, por tanto, generan una dinámica y una lucha de poderes en las relaciones internacionales con base en los intereses de grupos muy específicos que controlan los capitales y las inversiones y que, asimismo, condicionan la actuación del Estado a su interior.

Así, este trabajo consta de tres capítulos. El primero, titulado *Las Relaciones Internacionales y la aviación*, aborda el sector desde sus aportaciones para la creación de bloques regionales y políticas comunes como en la Unión Europea. Asimismo, analiza la organización internacional con base en la creación de organismos reguladores de las cuestiones técnicas del sector como la Organización de la Aviación Comercial internacional (OACI) y la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA).

El segundo capítulo llamado, *El intervencionismo estatal en el sector aeronáutico de México*, aborda al sector desde adentro y con base en los procesos sociales que dieron forma a las leyes que protegen los sectores estratégicos de la nación.

Además, estudia el modelo de desarrollo nacionalista que protegió las industrias por más de setenta años y que, debido a las presiones internacionales, tuvo que modificar su actuación conforme lo requerían los planteamientos neoliberales ocasionando una afección a sus cadenas productivas, que sólo conocían esa forma de actuar.

Además, aborda las repercusiones que el cambio de modelo tuvo para los trabajadores, sobre todo, para los sindicalizados con base en las reformas laborales traducidas en la pérdida de sus prestaciones.

Por último, el capítulo *La importancia de Mexicana de Aviación*, aborda justamente las aportaciones de dicha aerolínea para el sector en su conjunto, pasando por el proceso de licitación y venta al Grupo Posadas; concluye con la

estrategia de la empresa para competir con las empresas de bajo costo en un mundo globalizado.

Mi trabajo pretende ayudar a explicar, por una parte, la importancia económica, política y social del sector en el ámbito nacional y, por otra, el vínculo de éste en las relaciones internacionales, promovidas ya no sólo por los Estados, sino también por la organización internacional que incluye a las empresas trasnacionales.

1. Las Relaciones Internacionales y la Aviación

Los medios de transporte son parte fundamental de las economías nacionales, así como de los sistemas internacionales de producción, ya que movilizan los distintos bienes o servicios producidos al interior. Asimismo, promueven la movilidad de las personas que desean desplazarse cualquiera que sea la razón.

Se debe recordar que los transportes están sujetos a la regulación y a las políticas puestas en marcha por los Estados; ellos se encuentran inmersos en un modelo económico mundial, cuya influencia depende de la fortaleza del aparato gubernamental, de su sociedad y del sistema financiero. Bajo esta lógica, se vuelven términos ambiguos, cuya definición se acomoda a los intereses de cada país.

El actual económico, denominado neoliberalismo por las grandes potencias económico-comerciales, plantea por una parte, la desaparición de las fronteras, sin embargo, sólo es aplicable a los países en vías de desarrollo que por sus características intervienen con desventaja en la producción y el consumo de bienes y servicios mundiales. Las comunicaciones, especialmente la aviación, han sufrido los embates del cambio económico mundial en los países menos industrializados; México no es la excepción.

La creación de bloques permite a los Estados enfrentar los golpes a sus aerolíneas mediante planteamientos proteccionistas y con base en las necesidades de cada espacio, mas no mediante la cesión de responsabilidades a los particulares como plantea el discurso. Sin embargo una mala administración, inclusive por parte del Estado, puede traer consecuencias peores para las economías.

No obstante, la toma de decisiones en la materia obliga la participación entre Estados de ahí que se deba analizar también el papel de las organizaciones internacionales en la regulación del sector aéreo internacional, con el fin de revisar los beneficios y, en su caso, perjuicios que propician parar el subsector.

En la actualidad, las flotas de aviones comerciales se encuentran concentradas en tres países. En primer lugar, se encuentra la flota de Estados

Unidos con catorce empresas, después la de Alemania con trece y, por último, China con diez.

Sin embargo, con el crecimiento de los flujos comerciales justo es que crezca la demanda del servicio, ya sea para la transportación de personas o mercancías; paralelamente, se busca la reducción de costos para la obtención de mayores ganancias, lo cual implica el abaratamiento del sector, ya que se encuentra envuelto en la dinámica de los mercados internacionales.

La creación de bloques regionales implica, para la aviación, dos opciones. Por una parte, puede propiciar el fortalecimiento de una política exterior común para sus miembros y, por otra, puede ser la fisura que no permita la complementación entre los demás sectores de la economía de los Estados, pero es, finalmente, prioridad de éstos establecer su regulación

1.1 Integración, Bloques, Regiones y la aviación.

La dicotomía de las relaciones internacionales, es decir, la capacidad de los sujetos de interactuar en condiciones de paz o guerra, ha obligado al acercamiento, voluntario e involuntario, entre ellos.

Ambas aristas encaminan la reflexión hacia la cooperación como un mecanismo en la búsqueda de puntos de acuerdo que resalten la defensa de los intereses comunes.

La voluntad de los Estados permite el avance, el estancamiento y, en caso de la falta total de ella, el retroceso en el objetivo de la construcción de un espacio común con regulaciones en distintas materias aplicables y acatadas por sus integrantes.

Bajo esta lógica, la cooperación puede estar encaminada a distintos ámbitos del desarrollo de un país, ya sea económico, político sin olvidar el cultural y social. Asimismo, puede pasar que uno de estos elementos sea el detonante que permita la interacción de los demás.

En este sentido, los factores económicos han inclinado la balanza en favor de la integración. Así, los regionalismos entendidos como “un número limitado de

Estados entrelazados por su relación geográfica y el grado de interdependencia mutua”¹ inician con la regionalización de la economía.

Ésta [...] tiene más que ver con la extensión o ampliación de las redes de producción en un área geográfica determinada. El surgimiento de estas redes de producción regionalizadas han fortalecido la regionalización: el proceso a través del cual el comercio y la inversión en el interior de una zona geográfica determinada crecen más rápidamente que el comercio y las inversiones del área con el resto del mundo. El regionalismo, en cambio, se refiere a la manera en que se establece la colaboración política a nivel intergubernamental, cuyo principal objeto es fomentar la cooperación económica entre los Estados participantes.²

En este sentido, existe una interacción entre el ejercicio de la política y la economía como parte de la protección a la soberanía; mediante las acciones propuestas y, en su caso, adoptadas los Estados defienden sus intereses o los sobreponen a los vaivenes de los actores extranjeros.

Asimismo, las acciones puestas en marcha van encaminadas a la protección de ese espacio común, en este caso, el económico por los sectores y las industrias que aglutina, cuyo papel es considerado estratégico al interior.

Los bloques regionales son el resultado de las integraciones económicas. Su formación se explica mediante los cambios que ha experimentado la reproducción del capital y las formas de producción, así, existe tanto el viejo, como el nuevo regionalismo. El primero se caracteriza por ubicarse en la década de 1950 y se desarrolla en el marco de la Guerra Fría. El segundo, más reciente, surge en el contexto de la globalización y se enfoca a aspectos económicos, políticos y culturales, fomentando la cooperación internacional.

Los esfuerzos por constituir áreas de cooperación regional surgen formalmente después de la Segunda Guerra Mundial debido a la demolición del

¹Joseph Nye, *International Regionalism* (Boston: Little, Brown and co. 1968), pxii. Citado en Louise Fawcett, Andrew Hurrell, *Regionalism in World Politics*, EUA, Oxford University Press, 1997, pxii.

²John Ravenhill, “Competing logics of regionalism in the Asian Pacific” en *Révue d’intégration européenne*, Canadá, XVIII, núms 2-3, 1995, p. 179 citado en Maria Cristina Rosas, “Globalización y regionalismo: ¿procesos antagónicos o complementarios?”, en *Relaciones Internacionales*, Cuarta Época, No. 71, Coordinación de Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, julio-septiembre de 1996, p.28.

viejo orden internacional, totalmente eurocéntrico y unipolar, para convertirse en un espacio donde convergieran dos tipos de modos de producción e ideologías.³

Así, dentro del contexto de la Guerra Fría y del enfrentamiento este-oeste surgen procesos que buscan la agrupación de países con base en un interés político y militar, ya que las grandes potencias, en ese momento La Unión Soviética y Estados Unidos, necesitaban definir una zona de influencia.

El viejo regionalismo surge como el enfoque teórico que pretende acercarse a la realidad de un mundo bipolar, por lo menos, en lo que se refiere al ámbito militar y político.

Asimismo, resaltan los postulados realistas de Estado y poder coexistentes al interior de un sistema internacional anárquico. En este sentido, existía la necesidad de una gran potencia que creara un cerco alrededor de la otra. Por una parte, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) y, por otra, Estados Unidos en los países capitalistas inician la creación de pactos: Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), El pacto de Varsovia, El pacto de Río, etc.⁴ Su alcance se vio minado por la defensa de la soberanía de cada Estado en todas las esferas de la política por lo que no pudieron concretar una integración más allá de sus intereses nacionales.

Con el fin de la Guerra Fría también se termina el constante enfrentamiento entre este-oeste, asimismo es evidente que el capitalismo sería el único modo de producción sustentado por su propia ideología.

En este sentido, las relaciones entre Estados a partir de la década de los noventa estarían marcadas por el desarrollo de la globalización, es decir, por “la integración más estrecha de los países y los pueblos del mundo, producida por la enorme reducción de los costes de transporte y comunicación, y el desmantelamiento de las barreras artificiales a los flujos de bienes, servicios, capitales, conocimientos y (en menor grado) personas a través de las fronteras”⁵.

³Cfr. Louise Fawcett, Andrew Hurrell, *Op cit.*, p.11.

⁴ *Ibidem.*, p. 13

⁵ Joseph E. Stiglitz, *El malestar en la globalización*, México, Taurus, 2002, p. 34.

Se plantean formas para regular estos intercambios entre los que destacan los acuerdos de libre comercio. Así, “los efectos de estos cambios incluyen movimientos en el multilateralismo por parte de Norte América, el incremento de los bloques comerciales y un nuevo interés en el regionalismo en general.”⁶

Sin embargo, también se plantean diversos obstáculos, ya que para el funcionamiento de un bloque regional es necesario contar con la voluntad política de los Estados, es decir, el compromiso que cada parte adquiere para su formación. Así, Joseph Nye plantea “la importancia de los agentes externos y su compromiso activo en su modelo neofuncionalista como parte de los mecanismos del proceso. Señala la importancia de los gobiernos externos y las organizaciones internacionales, tanto como los agentes no gubernamentales, como elementos de catálisis en los esquemas regionales de integración.”⁷

Bajo esta lógica, la interacción entre soberanía y voluntad política producen varios tipos de regionalismos, es decir, distintos enfoques, ya que una integración de este tipo representa conflictos al interior de cada nación. Puede ser que el interés nacional choque con el común del bloque pero éstos pueden decidir establecer formas de cooperación sin las obligaciones que detenta un proceso de integración formal.

Cabe aclarar que los regionalismos son procesos más flexibles que las integraciones, por lo que permiten a los Estados alinearse a los objetivos que más favorezcan sus intereses. En ese sentido, Andrea Burrell localiza cinco variantes.

La primera se refiere al crecimiento de la integración social dentro de una región y al proceso de interacción social y económica. Así, se puede hablar de ésta como una vertiente blanda del proceso de regionalización. Sin embargo, se debe enfatizar que ni los Estados o las organizaciones construyen políticas específicamente con este fin y que los patrones de regionalización no siempre coinciden con los límites territoriales.

⁶ Cfr. Louise Fawcett, Andrew Hurrell, *op cit*, p.25

⁷ Joseph S. Nye, *Peace in Parts: Integrations and conflict in Regional Integration*, International Organization, Boston, Little, Brown, 1971, pp.58-59. citado en James Dougherty, Robert Pfaltzgraff, Traduce Cristina Piña tr. *Teorías en pugna de las relaciones internacionales*, Argentina, Grupo Editor Latinoamericano, 1993, p. 457.

La segunda será la conciencia regional y la identidad y se refiere al sentido de pertenencia a una comunidad particular que comparte una cultura, historia, religión, tradiciones, o que se define a partir de una amenaza externa o de un desafío cultural. La tercera se titula cooperación interestatal regional y se define a partir de las negociaciones y la construcción de acuerdos intergubernamentales o de regímenes. Dicha cooperación puede ser formal o informal, es decir, tácita o institucionalizada. Esta nueva esfera de cooperación regional representa una herramienta para el cumplimiento de una amplia variedad de propósitos⁸. Sin embargo, todavía no se concreta la resolución de conflictos a través de instituciones, ya que no existe una cesión de soberanía imprescindible para la toma de decisiones.

La cuarta es la integración regional promovida por los Estados y se enfoca, principalmente, a la esfera económica así como a la toma de decisiones y la formulación de políticas que permitan remover las barreras para los intercambios comerciales. La quinta y última variante es la cohesión regional y se refiere a la posible combinación de las cuatro vertientes anteriores en favor de la consolidación de una unidad regional.⁹

Si bien existen distintas etapas y variantes en los procesos de regiones con el fin de permitir una integración regional benéfica para los Estados miembro, existen también factores que alivianan y apoyan dichos procesos. El crecimiento económico, así como los distintos niveles de desarrollo influyen en la capacidad de negociación. No obstante, las capacidades del Estado obligan a reflexionar acerca del papel en la dirección de la política.

El primero de ellos es sin duda la simetría o igualdad económica de unidades, esto no quiere decir que sólo los países industrializados pueden acceder a este tipo de organización. “El tamaño de los participantes potenciales, medidos por el Producto Nacional Bruto (PNB) total, parece ser de importancia

⁸ Cfr. Louise Fawcett, Andrew Hurrell, *op cit*, p.42

⁹ *Ibidem*, p.44

relativa mayor en los esquemas integrativos entre los estados menos desarrollados que en el caso de países altamente industrializados.”¹⁰

El segundo se conforma por el valor de la complementariedad de la elite y se refiere a la homogeneidad de pensamiento al interior del bloque "de hecho, sugiere que cuanto mayor es el nivel de complementariedad de la elite más probables son las perspectivas de un ímpetu sostenido hacia la integración regional.”¹¹

Sin embargo, la falta de homogeneización del pensamiento no constituye un obstáculo en la integración regional, ya que debe existir también el pluralismo. La falta de éste último significaría un gran impedimento por la marginación que representaría para muchos sectores de la población. “Cuando es mayor el pluralismo en todos los estados miembros, mejores son las condiciones para una respuesta integrativa a la retroalimentación desde los mecanismos del proceso.”¹²

Por último se encuentra la capacidad de los estados miembros de adaptarse y responder, es decir, de la habilidad mutua de responder dentro de las instituciones políticas por integrarse en una entidad regional mayor. ¹³

Bajo este marco, es posible abordar a los medios de transporte como otro mecanismo a favor de la integración de los Estados; es indispensable ubicarlo como el ente que regula su interacción y que absorbe las responsabilidades de los malos manejos.

Así, los medios de transporte, sin ser los únicos elementos, juegan un papel estratégico en las integraciones económicas. El caso de la Unión Europea es recurrente, en el transcurso de la investigación, debido a su grado de avance y a los actores que involucra.

La Unión Europea representa el modelo más terminado debido a sus políticas comunes en materia de comercio y transportes; éste genera el 10 % del

¹⁰ James Dougherty, *Op. cit.*, p. 457.

¹¹ *Ibidem*, p. 457

¹² *Ibidem*, p. 82

¹³ *Ibidem*, p.458

su PIB que equivale a alrededor de un trillón de euros al año y más de diez millones de trabajos.¹⁴

En lo referente a los medios de transporte, el título quinto del Tratado Constitutivo de la Unión Europea aborda las cuestiones referentes al transporte; el artículo 71 establece que habrá:

- a) normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros;
- b) condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro;
- c) medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes;

Además, considerando las disparidades económicas y en la infraestructura de todos los miembros, prevé la solución de controversias. Las disposiciones relativas a los principios del régimen de transportes cuya aplicación pueda afectar gravemente al nivel de vida y empleo en algunas regiones, así como a la explotación del material de transporte, serán adoptadas por el Consejo, por unanimidad, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo y al Comité Económico y Social, teniendo en cuenta la necesidad de una adaptación al desarrollo económico que resulte del establecimiento del mercado común¹⁵

Con base en los datos anteriores, se puede afirmar que los medios de transporte contribuyen a la economía de los países miembros, razón por la cual existe una planeación en la infraestructura y una correspondencia entre las políticas adoptadas entre ellos.

En el caso de América Latina la base de las políticas en materia de transporte es, igualmente, la liberalización del comercio. En el área común del Mercosur, compuesta por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, se establece en el primer artículo que dicho espacio implica:

La coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los Estados Partes: de comercio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetario, cambiario y de

¹⁴ Cfr. s/autor, s/editor, [en línea], Europa, 2007, Dirección URL: http://europa.eu/pol/trans/overview_es.htm [consulta: 22 de marzo de 2007]

¹⁵ *Ibíd.*

capitales, de servicios, aduanera, de transportes y comunicaciones y otras que se acuerden, a fin de asegurar condiciones adecuadas de competencia entre los Estados Partes;¹⁶

No obstante, no se especifican las medidas a tomar en caso de controversias asociadas a la disparidad de los servicios, o de la infraestructura. De hecho, el sector aéreo no goza de un estatus estratégico en la región. De acuerdo con el mismo documento la coordinación de las políticas macroeconómicas en el sector transporte sólo se limita a la creación de subgrupos de trabajo en el ámbito terrestre y marítimo, relegando al aéreo.

La integración de América del Norte como bloque propone, desde la creación del Tratado de Libre Comercio con América del Norte de 1994 la desregulación del comercio; sin embargo, sólo abordaba el transporte terrestre. No obstante, la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN), también conocido como TLCAN plus, señala específicamente el sector aéreo.

Bajo esta lógica se propone la desregulación o la apertura de los cielos en los tres países que conforman el área, Estados Unidos, Canadá y México. En teoría, los precios bajarían, mejorarían los servicios, aumentarían las rutas y todos los habitantes de este bloque tendrían acceso a los beneficios.¹⁷

La disparidad de las economías no es el único punto en contra, no existe un sentido de pertenencia o una cohesión social entre las tres naciones; si ese fuera el caso, existiría libertad de tránsito a las personas de los tres países. Por el contrario, las propuestas alrededor de los flujos migratorios van encaminados a la construcción de muros fronterizos y, en caso de las mercancías, al proteccionismo y los subsidios.

Las políticas en materia de transporte, específicamente el aéreo, son un elemento que determina el grado de cohesión regional. Así, con base en la clasificación de Andrea Burell, la Unión Europea entra en la quinta clasificación, ya

¹⁶s/autor, s/editor, [en línea], 2007, Dirección URL: http://www.mercosur.int/msweb/porta%20intermediario/es/archivos/destacado1_es.doc [consulta: 12 de abril de 2007]

¹⁷s/autor, Reporte de Mandatarios, México,[en línea], 2005, Dirección URL: http://info.sct.gob.mx/fileadmin/ASPAN/Spanish_-_Annex2.pdf [consulta: 12 de abril de 2007]

que aglutina las cuatro anteriores; si bien hay simetría económica entre la mayoría de sus miembros, existe la cooperación y la voluntad necesaria para integrar a los países económicamente menos favorecidos.

La libre circulación de personas permite acercarse al sentimiento de pertenencia, obteniendo la legitimación de las políticas en la mayoría de los ámbitos gozarían de la aceptación popular.

El caso del Mercosur contiene elementos del segundo y tercer criterio, ya que existe la conciencia de grupo, pero las instituciones todavía no han llegado al punto de resolución de controversias o de homogeneización de políticas en materia de transportes. Los acuerdos existentes son intergubernamentales y en el objeto de estudio de esta investigación no estimulan el desarrollo, sino la evasión de responsabilidades.

Por su parte, el TLCAN y el ASPAN demuestran, que en la zona existe un gran potencial, ya que en diez años se buscó incluir el subsector en el esquema de los tratados de libre comercio, de ahí que la tendencia sea liberalizar el espacio a partir de medidas estatales en la esfera económica relativas a la remoción de los obstáculos en contra de los intercambios comerciales.

El espacio aéreo delimita la soberanía de cada Estado. Su presencia define el grado de compromiso en la conformación de espacios regionales debido a la voluntad política para llevar a cabo una integración.

Los medios de transporte constituyen las venas de un cuerpo, las cuales permiten la interacción de los demás órganos con el objetivo de la realización de las funciones vitales. Si estas se congestionan, tan sólo una de ellas, ocasiona la alteración de todos, poniendo en riesgo inclusive su salud y, en los casos más extremos, iniciando el decaimiento de todo el complejo.

1.2 La Organización Internacional y la Aviación

La Organización Internacional, como es conocida en la actualidad, es un concepto nuevo pero tiene una historia detrás, ya que surge como el producto de varias disciplinas que estudian los asuntos internacionales, tales como el Derecho Internacional, la Economía Internacional, la Política Internacional, por mencionar las principales, las cuales han permitido su surgimiento en un marco interdisciplinario. Por lo anterior, los organismos internacionales son mecanismos y foros que promueven fundamentalmente la cooperación en el mismo ámbito.

Así, la base de la Organización Internacional es la cooperación institucional, su origen se puede rastrear desde la prehistoria, obviamente con un carácter menos formal, ya sea las relaciones entre tribus, más adelante entre imperios así como, en las ciudades repúblicas griegas. Al respecto Ekkhart Kirppendorff menciona en su libro *Las Relaciones Internacionales como ciencia* que “[...] existen relaciones internacionales cada vez que ‘un número múltiple de entidades políticas independientes —tribus, ciudades repúblicas, naciones o imperios—se trata entre sí con considerable frecuencia y de un modo reglamentado”¹⁸

Por una parte, la revolución capitalista trajo como consecuencia la revolución industrial, la cual impuso el sistema internacional que impera hasta nuestro tiempo. Dicho sistema modificó la distribución del poder, así como a la ciencia, la tecnología y la economía, provocando el crecimiento económico de algunos países, el rezago de otros, un incremento en el intercambio de bienes y los avances tecnológicos se tradujeron en mejoras para gente que así lo necesita, pero también para la creación de armamento.

Todos estos cambios provocaron en su mayoría distintos conflictos: guerras mundiales, revoluciones, movimientos de resistencia en todo el mundo, por mencionar algunos pero, sobre todo, cambios políticos, sociales y económicos de ahí que fuera necesario la creación de la organización internacional actual con base en las instituciones de carácter internacional. Así, se buscaría llegar a un

¹⁸Ekkhart Kirppendorff, *Las Relaciones Internacionales como ciencia*, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, p.24

estado de paz, por medio de la paz y dentro de la paz, por lo menos en el discurso.

Así, la organización internacional puede ser definida como “el instrumento de coexistencia pacífica [...], ya sea en el sentido económico, político, cultural, jurídico o social, que se dirige hacia un desarrollo más ordenado y equitativo de las relaciones entre las naciones.”¹⁹

Con el paso del tiempo, la organización internacional se volvió cada vez más dinámica y compleja, debido al surgimiento de nuevos actores internacionales como las empresas transnacionales y las ONG; su estudio se debe llevar a cabo de manera integral abarcando los múltiples enfoques de una misma rama o sector, ya que cualquiera que sea el objetivo que persiga, tiene una implicación mayor en el contexto global.

La organización internacional, la sociedad internacional y las relaciones internacionales son elementos inclusivos entre ellos mismos que se complementan para crear patrones generales de observancia internacional. Como se puede observar existe un vínculo entre las Relaciones Internacionales y las organizaciones internacionales, mientras éstas estudian la cooperación internacional, los organismos la promueven y la fomentan, es decir, son la práctica de la ciencia.

La organización internacional funciona “[...] [como] un mecanismo mediante el cual se expresan las normas universales de una hegemonía en el ámbito mundial; [...] es el proceso a través del cual se desarrollan las instituciones que detentan la hegemonía y su ideología se incluye en este proceso”²⁰

La interacción de ambas las convierte en objetos de estudio de Relaciones Internacionales, así, ésta se convierte en el espacio dentro del cual se desarrollan; su análisis adquiere un carácter integral, ya que se acerca a otras disciplinas de las ciencias sociales para obtener un resultado que refleja aspectos

¹⁹ Maria del Pilar Vidal Miyamoto, *El concepto moderno de la organización internacional, parámetro de las relaciones internacionales*, México, Tesis de licenciatura en Relaciones Internacionales, UNAM, 1990, p. 15

²⁰ Juan Carlos, Velásquez Elizarrarás, “La Organización Internacional como subdisciplina, subsistema y paradigma de las relaciones internacionales contemporáneas”, en *Relaciones Internacionales* Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, octubre –diciembre de 1995, p. 24.

del conflicto poco tomados en cuenta y construye una solución con un mayor rango de aplicación.

Estos tres conceptos, la organización internacional, la sociedad internacional y las Relaciones Internacionales, se entrelazan uno dentro del otro para complementarse y ampliar el campo de estudio de nuestra disciplina. Asimismo, detrás de la aceleración de procesos como la globalización existen Estados que han impulsado, a través del tiempo, instituciones para la convivencia entre ellos en temas, cuya naturaleza requieren del consentimiento de la mayoría de los mismos.

Este contexto hace posible el acercamiento al estudio de la aviación comercial internacional con base en las distintas organizaciones que han surgido para su regulación y buen funcionamiento tanto del servicio en aire, como el de tierra; las principales, debido al contexto de su formación y por el número de Estados y empresas que reúnen son la Asociación Internacional del Transporte Aéreo, IATA por sus siglas en inglés y la Organización de la Aviación Civil Internacional, fundada en el seno de la Organización de las Naciones Unidas.

Ambas han evolucionado desde su creación, incrementando el número de participantes así como de reglamentación, manteniendo informes constantes de sus actividades y de las aerolíneas internacionales registradas en éstas.

En el caso de la aeronáutica internacional, específicamente de la aviación, las guerras mundiales le dieron otra connotación al espacio aéreo, ya que fue utilizado para atacar al adversario. Si bien, los fines bélicos aceleraron la investigación y la creación de infraestructura aeroportuaria, se convirtió en un servicio comercial que acortó distancias y propició la movilidad de personas y mercancías.

En este sentido, la creación de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) en 1947 responde a la necesidad de los Estados por establecer normas mínimas de seguridad en los vuelos internacionales y “coordinar la navegación aérea [...] [por] el carácter de este medio de transporte, que no reconoce fronteras entre los países. De ahí que tan pronto, como empezó

a alcanzar [...] cierto grado de desarrollo, se intentara la elaboración de normas convencionales para reglamentarla.”²¹

La OACI es, desde 1947, un Organismo Especializado de la ONU que cuenta con una Asamblea, un Consejo y distintas comisiones y comités subordinados a él. Sus miembros corresponden a los de Naciones Unidas.

El Convenio de Chicago de 1944, el cual da vida a la OACI, retoma la voluntad de los Estados para ejercer en su espacio aéreo la soberanía como en cualquier otra parte de su territorio.

Artículo 1.- Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Artículo 2.- A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.²²

El cruce del espacio aéreo ha sido debatido y delimitado desde el siglo XX. Se entiende que “los límites del espacio aéreo están constituidos en el aspecto horizontal por los planos que tienen como lados las fronteras territoriales y en el aspecto vertical, [...] su extensión debe limitarse a la atmósfera terrestre según la Convención de Chicago indica [...]”²³

La creación de instituciones va dirigida a la agilización de las operaciones, las cuales, en este caso, se llevan a cabo, tanto en tierra como en aire; los esfuerzos de cooperación han logrado plasmar las libertades más generales del tránsito aéreo en el Acuerdo de Tránsito de Servicio Aéreo:

- I. Libertad de volar a través del territorio de otros Estados contratantes, sin aterrizar.
- II. Libertad de aterrizar por razones diferentes de las del tráfico.
- III. Libertad para desembarcar pasajeros, correo y carga recogidos en el territorio a cuya nacionalidad pertenece la nave.
- IV. Libertad para recoger pasajeros y desembarcar pasajeros, correo y carga destinados a ese territorio.

²¹ Modesto Seara, *Tratado General de la Organización Internacional*, México, FCE, 2ª edición, 1982, p.558.

²²s/autor, s/editor, [en línea], México, Dirección URL: http://dgac.sct.gob.mx/fileadmin/Leyes/Convenio_de_Chicago.pdf [consulta: 22 de marzo de 2007]

²³ Modesto Seara, *Derecho Internacional Público, México*, Porrúa, 1964,16 edición, p. 307.

V. Libertad para recoger y desembarcar pasajeros, correo y carga destinados a, o, provenientes del territorio de otro Estado contratante.²⁴

Establece, que los Estados son los entes detrás de las empresas particulares, ya sea mediante la tenencia accionaria o a través de las políticas gubernamentales que pone en marcha para garantizar su seguridad y que los demás adoptan al cruzar su espacio aéreo.

Es también prerrogativa de los Estados realizar acuerdos de cooperación entre sus demás iguales; la reciprocidad es parte esencial de la navegación aérea, ya que es imposible crear fronteras materiales, es decir, no se pueden construir muros que impidan el paso; estos elementos constituyen una estrategia inteligente para el buen funcionamiento de los diversos sistemas.

Por su parte, las cinco libertades reiteran el papel del Estado a disponer del espacio aéreo como otro de sus recursos naturales. Sólo él podrá diseñar las políticas necesarias para su aprovechamiento, así como los agentes a los que permitirá su entrada, la concesión de rutas aéreas o la administración de la infraestructura.

Lo anterior, con el fin de incorporarlo a las actividades económicas que financien al Estado y sus políticas en otras ramas, como las sociales; esto no puede ser llevado a cabo por la iniciativa privada y de ahí se debe partir para esbozar un plan de acción integral con mayores beneficios para el Estado y no para la inversión extranjera.

Si bien la OACI se encarga de la cooperación institucionalizada entre sus miembros, en lo que respecta a los costos, se debe tener en cuenta las leyes de oferta y demanda; con fines comerciales se creó una institución dedicada a regular las tarifas: la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA, por sus siglas en inglés, cuya fundación data de la década de los cuarenta por parte de la iniciativa privada. “Asegura la cooperación entre las compañías con miras a la adopción de disposiciones uniformes con respecto a pasajes y tarifas, sujetas a aprobación gubernamental.”²⁵

²⁴Max Sorensen, *Manual de Derecho Internacional Público*, México, FCE, 2002, p.592

²⁵Max Sorensen, *Manual de Derecho Internacional Público*, México, FCE, 2002, pp.592-593

Para entender la influencia de la IATA en el subsector es necesario recalcar que representa cerca de 250 aerolíneas, que se traduce en el 94% de los horarios internacionales.²⁶

Así, inicia sus operaciones como una pequeña organización local, es decir, dentro del continente europeo con el propósito de promover la seguridad, la regularidad del servicio y la accesibilidad económica dentro del transporte aéreo. Se buscaba la cooperación entre aerolíneas y con la OACI como base de una estructura lo suficientemente fuerte para crecer dentro de las economías de los Estados.

A partir de la década en la que fue creada había un interés más grande que el económico, o sea, la cooperación, se traduciría en la reducción de obstáculos a través de la estandarización de procedimientos con el fin de evitar el desperdicio de recursos, tales como el tiempo en plataforma, el personal, los asientos vendidos, por mencionar algunos.

El cambio en el modelo económico modificó sus intereses, volviéndola una institución reguladora de la oferta y la demanda, es decir, las aerolíneas miembros de la organización han respondido positivamente al establecimiento de las tarifas y los controles de seguridad impuestos por ésta.

En principio, la propuesta de la organización era defender los intereses de todas las líneas aéreas bajo su representación; en la actualidad, sus acciones van encaminadas a la estandarización de los procesos de aire y tierra con el objetivo de facilitar el intercambio de bienes, servicios y la movilidad de las personas.

En la actualidad la IATA concentra sus actividades en tres ejes:

1. Los acuerdos multilaterales de tráfico aéreo interlineal.
2. Las resoluciones de las conferencias sobre los servicios a los pasajeros y la realización de cargos.
3. Los acuerdos sobre los servicios a los pasajeros y la realización de cargos así como las reglas para las agencias de ventas.²⁷

²⁶ Asociación Internacional del Transporte Aéreo: *Acerca de la IATA*, [en línea] Dirección URL: <http://www.iata.org/about/> [consulta:17 de abril de 2007]

²⁷Asociación Internacional del Transporte Aéreo: *Historia de la IATA*, [en línea] http://www.iata.org/about/history_2.htm [consultada: 17 de abril de 2007]

Dicha unificación se inicia con procedimientos como la codificación del origen de los aeropuertos, el origen de las aerolíneas y los documentos de identificación.

Los tres ejes son parte fundamental, o deberían serlo, de los planes de negocios de las aerolíneas; si bien se vuelve necesario tener aliados ante la inminente falta de cooperación y el aumento en la competencia, las aerolíneas deben negociar en igualdad de condiciones para evitar los monopolios globales.

Asimismo, se debe tener en mente que las políticas sobre aviación influyen en las operaciones de las empresas; los flujos migratorios constituyen un mercado natural de éstas, si bien no todos los pasajeros se transportan en avión. Estandarizar las formas del servicio facilita la movilidad de las personas, lo cual indirectamente favorece el crecimiento del sector.

La estandarización de los procedimientos burocráticos y administrativos parte de la idea de la igualdad de condiciones para competir de todas las aerolíneas, cuando la realidad demuestra las disparidades entre ellas y los distintos gobiernos que los respaldan.

La situación no es la misma para todas las aerolíneas registradas en la IATA; no se puede esperar que Air Malawi y Air Berlin compartan las mismas ganancias, así como tampoco se puede esperar que esta última goce de los mismos privilegios que Lufthansa por parte del gobierno alemán.

Así, la organización que inició como una iniciativa mayormente europea con 57 miembros de 31 países, ahora representa a 270 de más de 140 naciones de todos los continentes.

La IATA es un club de aerolíneas; las que son miembros se benefician del uso de aeropuertos y la cobertura de rutas, así como de la promoción de ellas mediante la venta de sus boletos o su canje. Así, se constituye como un sello certificador de los eslabones de la producción: personal especializado, agencias de viaje, aeropuertos y aviones.

Sin embargo, su papel se limita a representar de la misma manera a todas, mientras se pague la membresía; no obstante, las disparidades al interior de cada

una de ellas hace que las reglas las impongan las empresas, cuyas ganancias son mayores y que recorren las rutas internacionales más transitadas.

De esta manera, las aerolíneas que no paguen su membresía quedan relegadas a las disposiciones nacionales y no pueden acceder al mercado internacional; lo anterior se puede prestar para la defensa de los monopolios de las empresas trasnacionales que ya se han repartido las rutas más comerciales. Además de ser un sello certificador se han convertido en un sello homogeneizador de los procesos, sobre todo, los relacionados con el libre comercio de servicios y mercancías, estimulando, indirectamente, la globalización y el modelo neoliberal.

Para las Relaciones Internacionales, la IATA y la OACI representan el vínculo entre Estados para estimular las comunicaciones internacionales y, eventualmente, la creación de polos de desarrollo. Sin embargo, las presiones del modelo económico mundial las han utilizado también como voceros de sus intereses.

La cohesión de las estructuras gubernamentales se refleja en las finanzas de sus empresas paraestatales; el neoliberalismo es un modelo con doble moral para los Estados, es decir, existe una para los países desarrollados, los promotores, y otra para los que se encuentran en vías de desarrollo. El sector representa un recurso natural explotado y una serie de industrias aglomeradas a su alrededor, de ahí que, si no es regulado sólo sirva los intereses del modo de producción.

La siguiente tabla ilustra la presencia de cada país en la aviación internacional. Para propósitos ilustrativos escogí los cuatro países con mayor número de empresas por continente.

Según los datos de la IATA Estados Unidos, Alemania y China son los países con mayor número de aerolíneas registradas; lo anterior plantea que si bien existe una disparidad entre la extensión territorial de las tres naciones, es el respaldo gubernamental hacia sus sectores estratégicos la clave para el desarrollo y la competitividad de este medio de transporte.

Tabla 1

Número de Aerolíneas por País

hasta 2007

País	Aerolíneas	Total
	América	
Estados Unidos	Alaska Airlines Aloha Airlines American Airlines Atlas Air Continental Airlines Delta Air Lines Federal Express Kitty Hawk Lan Chile Cargo Northwest Airlines United Airlines UPS Airlines US Airways, Inc.	14
México	Aeroméxico Aeromexpress Líneas Aéreas Azteca S.A. de C. V. Mexicana de Aviación	4
Argentina	Aerolíneas Argentinas Austral Lan Argentina	3
Brasil	TAM Linhas Aéreas Varig Log	2

País	Aerolíneas	Total
	África	
Sudáfrica	Comair Interair Nationwide Airlines SAA	

	Safair	4
Nigeria	Bellview Airlines Virgin Nigeria	2
Tanzania	Air Tanzania SA Airlink	2
Zimbawe	Air Zimbawe SA Airlink	2
	Europa	
Alemania	Air Berlin Augsburg Airways Blue Wings Cirrus Airlines dba Luftfahrtgesellschaft mbH European Air Express EAE Eurowings Hahn Air Hapag Lloyd LTU Lufthansa Lufthansa Cargo Lufthansa CityLine	13
Italia	Air One S.p.A ALITALIA S.P.A. Alpieagles Blue Panorama Meridiana Volare Airlines	6
Reino Unido	Bmi British Airways DHL Air Ltd. Flybe.British European GB Airways Virgin Atlantic	6
Rusia	Aerflot Rossiya-Russian Airlines Siberia Airlines Transaero Vladivostok Air Volga – Dnepr Airlines	6

País	Aerolíneas	Total
	Asia	
	Air China Limited China Cargo Airlines Ltd. China Eastern	

China	China Southern Airlines Hainan Airlines Shandong Airlines Co., Ltd. Shanghai Airlines Xiamen Airlines Sichuan Airlines Co. Ltd. Censen Airlines Co. Ltd.	10
Irán	Caspian Airlines Iran Air Mahan Air Kish Air Iran Aseman Airlines	5
China Taipei	China Airlines EVA Air TransAsia Airways Far Eastern Air Transport	4
India	Air India Jet Airways Indian Airlines Air Sahara	4
Japón	Nippon Cargo Airlines (NCA) Japan Airlines All Nipón Airways JALways Co. Ltd	4

28

México, dentro del continente Americano se encuentra en segundo lugar, después de Estados Unidos, pero antes de Argentina y Brasil, hecho que lo posiciona como un competidor privilegiado en esta área del mercado. Es el país puente entre ambos polos del continente, lo cual debería redundar en una

²⁸Asociación Internacional del Transporte Aéreo: *Historia de la IATA*, [en línea] http://www.iata.org/about/history_2.htm [consultada: 17 de abril de 2007]

presencia mayor en los demás países, es decir, debería haber más acuerdos bilaterales o multilaterales con ellos para aprovechar todo el potencial de la zona. No obstante, la mayoría de las rutas y la frecuencia de los vuelos están dirigidas hacia nuestro vecino país del norte.

1.3 El neoliberalismo y la aviación internacional

El desarrollo de los sistemas de producción ha generado una dinámica de cooperación y competencia entre los Estados. En este sentido, existe un mayor grado de competencia debido a la tendencia internacional hacia el libre mercado.

Bajo esta lógica, se generan asimismo modelos de desarrollo directamente relacionados con el modo de producción. El capitalismo, como uno de estos, busca la reproducción de las utilidades a partir del valor agregado a las mercancías, bienes o servicios; de ahí que sienta las bases para sistemas liberales que afectan y benefician a los países según sea su grado de desarrollo.

La mayoría de los países actualmente industrializados sólo han pretendido ser librecambistas durante los último cuatro decenios, ya que, además de su indudable genio, que hizo surgir en el siglo XVIII la Revolución Industrial, forjaron la mayor parte de su riqueza y poder construyendo enormes imperios en África, América Latina y el Caribe y Asia, al amparo de sus formidables flotas de guerra y bravos ejércitos; abriendo con ellos vastos territorios y nuevos mercados por la fuerza, como el chino, o por la persuasión como el japonés.²⁹

En el caso del transporte, específicamente, la aviación internacional, la contradicción del modelo de desarrollo aparece al revisar la tenencia accionaria o los paquetes de ayuda económica gubernamental que aerolíneas de todo el mundo reciben al afrontar crisis en los mercados.

Sin duda, se vuelve un reto encontrar el punto medio, si es que puede existir uno, entre los intereses particulares a cada Estado y los de las fuerzas del

²⁹James Fallows, "How the World Works" en *The Atlantic Monthly*, December 1993, pp.79-80 *citado en* Edmundo Hernández-Vela. "El libre mercado mundial y la doble moral de los países industrializados.", en *Relaciones Internacionales*. Cuarta Época, No. 72, Coordinación de Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, octubre-diciembre de 1996, p.95.

mercado. Bajo la lógica de una competencia caracterizada por las desventajas entre empresas y Estados, surge la concepción de espacios aéreos desregulados. Es posible revisar los planteamientos de los modelos de desarrollo con el objetivo de entender sus repercusiones en los distintos sectores de la economía y, sobre todo, en la aviación comercial.

El control estatal de la economía retoma sus fundamentos de la teoría general de Keynes, cuyas tácticas para lograrlo incluyen:

el control y la dirección del gobierno en asuntos tales como presupuestos, gastos, políticas impositivas, tipos de interés y disponibilidad de crédito. [...] sustituye la libre recreación recíproca no dirigida de las fuerzas de mercado que caracteriza el sistema *laissez-faire*, con decisiones racionales tomadas por los dirigentes estatales en busca de metas sociales específicas.³⁰

La mayoría de los países industrializados adoptan estos planteamientos después de la depresión y la segunda Guerra Mundial, ya que promueve la reactivación de sus economías mediante la utilización y la movilización de los recursos internos.

El problema aparece para las naciones en vías de desarrollo, en las cuales el modelo no tuvo los mismos resultados. En muchos casos se tradujo en paternalismo estatal rector de las actividades económicas y controlador del desarrollo, ocasionando el conformismo de los inversionistas e industriales nacionales, así como bajos niveles de competitividad y, finalmente, una carga directa al erario por los rescates y las quiebras que afrontaron cuando el mismo Estado, en su papel de director, delega sus atribuciones más importantes a la iniciativa privada, abriendo sus mercados a la inversión extranjera sin límites.

Así, el modelo económico keynesiano es desplazado por el friedmaniano con base en las necesidades de los países industrializados, la más importante, expandir sus fronteras comerciales para colocar los productos y servicios de sobra en otros territorios. Acto seguido, las reformas de las organizaciones internacionales como la OMC, FMI, BM, van encaminadas al libre comercio adoptado en discurso por todos, pero en la práctica sólo por los países deseosos

³⁰Jack C. Plano, Ray Omon, *Diccionario de Relaciones Internacionales*, México, Limusa-Wiley S.A, 1971, p.66.

de capturar inversiones extranjeras, es decir, aquellas economías en vías de desarrollo.

Así Friedman retoma el monetarismo como base de sus argumentos: sostiene [el monetarismo] que la oferta monetaria es el principal determinante de las variaciones a largo plazo de los precios. [...] La principal diferencia entre los monetaristas y los keynesianos se halla en su manera de enfocar la determinación de la demanda agregada. Mientras que las teorías keynesianas sostienen que son muchas las fuerzas, además del dinero, que influyen en la demanda agregada, los monetaristas sostienen que las variaciones de la oferta monetaria constituyen el principal factor que determina las variaciones de la producción y de los precios.³¹

Se entiende que el capital es el más importante de los factores de producción, por tanto, la fuerza de trabajo y la propiedad de la tierra son relegados a un papel complementario, es decir, si tienen precio son reemplazables.

Las políticas de espacios aéreos desregulados, también conocidos como de cielos abiertos, proponen, como en cualquier otro sector, la desaparición de los obstáculos como aduanas, aranceles, subsidios, entre otros, para agilizar el comercio de bienes y servicios que se lleven a cabo a través de la aviación comercial sin importar las diferencias entre todas las empresas y sus gobiernos.

Desde la década de los ochenta, procesos como la globalización han impulsado modelos de desarrollo, específicamente, el neoliberal, llamado así por sus bases liberales en las cuales el Estado debería limitar su participación en la economía dando paso a la inversión extranjera, la cual promovería la generación de riqueza, mas no su repartición equitativa.

El sector de las comunicaciones, en cualquier Estado, forma un eslabón en la cadena productiva sin importar el modelo de desarrollo, ya que une las diversas industrias del interior y al exterior, su auge ha contribuido al aceleramiento en los procesos como las integraciones regionales en todo el mundo.

Para poder aplicar de manera óptima los principios logísticos en el transporte resulta indispensable contar con muy diversos elementos, entre los que se pueden mencionar: una infraestructura carretera, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria

³¹ Paul A. Samuelson y William D. Nordhaus, *Economía*. Traduc. Esther Tabasco y Luís Thoaria, España, McGraw Hill, 2002, 17a edición, p.614

completa y moderna; esquemas operativos eficientes en los diversos medios de transporte; procedimientos administrativos ágiles, instrumentados por las autoridades involucradas en el flujo de mercancías y, por su puesto, las fórmulas logísticas aplicables al volumen, distancias y características de los bienes a transportar.³²

Las redes de comunicación implican contacto entre Estados debido a los intereses de cada una de las partes. Sin embargo, el esfuerzo va encaminado a estimular polos de crecimiento económico en lugares estratégicos para la obtención de recursos y la puesta en marcha de acciones que beneficien a la sociedad en su conjunto, de ahí, que todo el entramado anteriormente mencionado constituya una forma compleja, pero a la vez práctica, de unir el territorio, así como del ejercicio de la soberanía estatal.

Si el acercamiento interestatal se materializa a través de los medios de transporte, se construye una conexión entre las diversas industrias al interior con su proyección al exterior convirtiéndose, en una herramienta para procesos de liberalización de los mercados, cuyo aprovechamiento varía en relación directa al grado de desarrollo y no necesariamente con las políticas aplicadas, ya que los modelos adoptados a manera de receta tienen resultados diferentes en economías industrializadas que en las en vías de desarrollo, debido a la estructura de sus instituciones políticas, económicas, sociales y culturales.

Es necesario ubicar en este mismo contexto a la aviación internacional, así como sus repercusiones y el papel de los Estados en las crisis actuales del sector, ya que la reflexión se encamina directamente hacia el modelo de desarrollo por la contradicción del rol de éste en el caso de países desarrollados y aquellos llamados en vías de desarrollo.

En este sentido, éstos absorben no sólo el costo social, es decir, su papel no se limita a la regulación de los actores involucrados: inversionistas, trabajadores sindicalizados, de confianza, de tierra y aéreos, pasajeros; en

³² Sergio A. Ruiz, "El transporte y el comercio exterior", en *Relaciones Internacionales*, Cuarta Época, No. 70, Coordinación de Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, abril-junio de 1996, p. 103.

tiempos de crisis absorbe asimismo el costo económico y político de las reestructuraciones, fusiones y los paquetes de ayuda.

Paralelamente a la idea de un Estado presente en la aviación, surge otra consideración; éste representa una herramienta en el desarrollo de procesos, principalmente la globalización, cuya esencia es su papel como uno de tantos reguladores de la economía, mas no el principal. Cabe resaltar algunas cifras concernientes a la transportación de pasajeros aéreos, para ubicar la importancia internacional del sector.

Para el año 2006, según los reportes de la IATA el número de pasajeros internacionales transportados por aire alcanzaban los 643 millones. Siendo la alemana Lufthansa, British Airways y Société Air France las principales empresas transportadoras.³³

Asimismo, en el ámbito doméstico los pasajeros transportados ascienden a 538 millones siendo empresas estadounidenses, en su mayoría, como Delta Air Lines, American Airlines y United Airlines las de mayor captación de clientes.³⁴

La desregulación representa, por una parte, la voluntad de los Estados para tomar las acciones que redunden en ganancias para él mismo y, así, poder repartirlas entre su población pero, por otra, significa una cesión de sus atribuciones, ya que los relega a supervisores y, solamente en las peores crisis a interventores.

En este sentido, los atentados terroristas del 11 de septiembre del 2001 provocaron el p nico en las personas, quienes optaron por otros medios de transporte, ocasionando la quiebra o problemas financieros a líneas aéreas de todo el mundo.

No obstante, la acción de los gobiernos no se hizo esperar, debido a la importancia para sus economías, así como para la población económicamente activa y empleada en este sector.

Así, con la crisis del 2001 los despidos y los recortes a las rutas trasatlánticas se presentaron sin contención. Aer Lingus, la principal aerolínea

³³Internacional del Transporte Aéreo: *Cifras*, [en línea], México, Dirección URL: www.iata.org/pressroom/wats/wats_passengers_carried.htm [consulta: 15 de agosto de 2007]

³⁴ *Ibíd.*

irlandesa recortó en un 25% sus operaciones y despidió al 40% de su personal; AirCanada, cerca de 10,000 personas; British Airways, alrededor de 7,000 empleados y redujo sus vuelos en un 10%. Lufthansa dejó de operar tres de sus rutas trasatlánticas y congeló las contrataciones. American Airlines despidió alrededor de 20,000 personas.³⁵

Las medidas adoptadas después de la crisis son los paquetes de ayuda que los Estados instituyen. Simplemente, Estados Unidos inyectó \$15 mil millones a sus aerolíneas para que afrontaran las consecuencias de la crisis. En Asia, el gobierno de Hong Kong ofreció seis meses de indemnización a sus tres principales aerolíneas, alcanzando un total de \$1.95 billones por cada una.³⁶

Ante la inminente respuesta estatal a la crisis del 11 de Septiembre, la competencia se agravó con el fin de estabilizar tarifas y captar pasajeros. La inyección de capital de una parte del mundo significó una pérdida para otra parte. De esta forma, y después del paquete financiero estadounidense a sus empresas, la Unión Europea respondió como bloque regional, es decir, sus acciones fueron más allá de ayuda económica y siguieron tres ejes:

- Apoyar las fusiones entre aerolíneas para su posterior consolidación en el mercado.
- El gobierno absorbería los costos de las medidas extras de seguridad en los aeropuertos.
- Las aerolíneas recibirían compensaciones por los días que permanecieron en tierra después del ataque del 11 de Septiembre.³⁷

En este caso, la intervención va acompañada de un sustento legal, pero también permite analizar el estatus de sector estratégico que ostenta al interior de

³⁵s/autor, s/editor, [en línea], Reino Unido, Dirección URL:
<http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/1578795.stm>
[consulta: 15 de agosto de 2007]

³⁶s/autor, s/editor, [en línea], Reino Unido, Dirección URL:
<http://news.bbc.co.uk/1/hi/business/1560517.stm>
[consulta: 14 de marzo de 2007]

³⁷Cfr. s/autor, "The social impact on civil aviation of events subsequent to 11 September 2001" [en línea],
www.ilo.org, 2006, Dirección URL:
<http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/techmeet/imica01/imicabp.pdf> [consulta: 19 de marzo de 2007]

todo el bloque. El tratado de Ámsterdam establece en el artículo 87 de la Sección Segunda que serán compatibles con el mercado común:

- a) las ayudas de carácter social concedidas a los consumidores individuales, siempre que se otorguen sin discriminaciones basadas en el origen de los productos;
- b) las ayudas destinadas a reparar los perjuicios causados por desastres naturales o por otros acontecimientos de carácter excepcional;³⁸

Asimismo, se convierte en un ejemplo de los diferentes estándares de los planteamientos neoliberales en todo el globo, ya que mientras los países industrializados no someten sus decisiones a consenso mas que al interior de quienes representan, son ellos mismos los que acusan a los países en desarrollo de proteger sus mercados y de permanecer en la más terrible de la desigualdad social por no abrirlos a la inversión extranjera y a la competencia internacional, como si fuese un proceso automático con todas las garantías de éxito.

Se debe recordar, que el costo social es absorbido, directa o indirectamente, por los gobiernos, de ahí que el modelo económico neoliberal no cumpla las expectativas propuestas; si así fuera el caso, las empresas podrían afrontar las pérdidas en las utilidades, la reducción de vuelos, sin deteriorar las relaciones laborales con sus empleados ni con los inversionistas del sector. Sin embargo, lo anterior se vuelve más complejo que la teoría y las empresas al ser incapaces de resolver la situación recurren a planteamientos desechados como el proteccionismo y la intervención estatal.

Actualmente, la Unión Europea ha negociado con Estados Unidos un acuerdo para la liberalización del tráfico aéreo, el cual permitirá a ambas partes operar con libertad en ciudades del otro lado del Atlántico; entrará en vigor el 30 de marzo de 2008 y se espera que el transporte de pasajeros aumente de 50 a 75 millones en cinco años.³⁹ Habrá que esperar para analizar si es posible la

³⁸s/autor, s/editor, [en línea], Europa, Dirección URL: http://eur-lex.europa.eu/es/treaties/dat/12002E/htm/C_2002325ES.003301.html#anArt71 [consulta: 22 de marzo de 2007]

³⁹Cfr. s/autor, s/editor, [en línea], Estados Unidos, Dirección URL: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?refererid=39159&t=454993> [consulta: 22 de marzo de 2007]

competencia justa, cuando ambas partes comparten un pasado proteccionista y de intervencionismo estatal.

Además de la tendencia a la desregulación de la economía, el Estado también ha cedido sus atribuciones en materia social. Al respecto, el Estado de bienestar del modelo keynesiano está siendo remplazado por los planteamientos friedmanianos.

La internacionalización de la producción logró su consolidación por obra de las inversiones extranjeras directas, el crecimiento de los intercambios comerciales y la internalización de los circuitos de financiamiento, gracias a los cuales se conformó una economía globalizada. Hacia la década de los setenta, una producción cada vez más internacionalizada y las políticas económicas antiinflacionarias y el llamado Estado de bienestar entró en crisis en numerosos países industrializados. Ello produjo reestructuraciones significativas en la producción, lo que indujo a la especialización flexible, la cual vendría a sustituir la producción en masa.⁴⁰

El trabajador es percibido como un aditamento de la producción; la polivalencia de sus funciones mide la competitividad de las empresas, por considerar que la reducción del personal redundaría en mayores ganancias para éstas. El Estado avala la flexibilización del trabajo mediante las reformas a sus leyes generales del trabajo y de competencia, en las cuales delega su papel de rector a los agentes particulares.

La flexibilización del trabajo es una realidad; un cambio al modelo económico repercute directamente en las sociedades.

La nueva cultura laboral hace alusión a la flexibilización jurídica con respecto a la materia. Flexibilización jurídica significa, un cambio de leyes y normas laborales; que la fuerza de trabajo y trabajadores dejen a un lado las conquistas sociales del capitalismo nacional para competir en el capitalismo global. El cortoplacismo es la premisa que marcará el nuevo estatus laboral, sin ninguna consideración de derechos laborales permanentes y de largo plazo.⁴¹

⁴⁰ Maria Cristina Rosas, *op cit*, p.33

⁴¹ Graciela Arroyo (coordinadora), *La dinámica mundial del siglo XXI*, México, Grupo Editorial Cenzontle, 2006,p.75.

En el caso de la aviación internacional la desregulación, la flexibilización del trabajo y la competencia desleal, consecuencias del modelo neoliberal, se ven materializadas en la constitución de aerolíneas de bajo costo, las cuales ofrecen, como su nombre lo dice, precios mucho más baratos que las tradicionales.

En el caso de Europa la mayoría de los países ha visto el surgimiento de éstas y su afección a las paraestatales. Air Berlin, Danish Air Transport, Easyjet, Flynnordic, Iceland Express, Norwegian, Sterling, SkyEurope y Transavia son las líneas aéreas de bajo costo que en la actualidad dan servicio a las ciudades más transitadas del continente: Londres, Berlín, Hamburgo, Ámsterdam, Copenhague, Reykiavik, Estocolmo, por mencionar algunas⁴².

Simplemente, AirBerlin ha aumentado en un 13% sus servicios, es decir, transporta aproximadamente un millón de pasajeros al año. Lufthansa, por su parte, en el 2005 transportó a 48 millones. Si bien son distintas las rutas que recorren, recorta las ganancias adquiridas por ésta y su presencia en el continente.

Sin embargo, en el caso de malos manejos no son los particulares los que adoptan las medidas pertinentes para la resolución del problema, sino todo lo contrario; es el Estado el que absorbe el costo económico de las fracasadas aventuras.

El caso de Air Madrid permite abordar este planteamiento. A precios por debajo del promedio pretendían transportar pasajeros en rutas trasatlánticas. No obstante, el mantenimiento de las aeronaves, así como los gastos relativos a uso de las plataformas y pago de honorarios a los empleados no pudieron ser cubiertos; lo anterior, aunado a los malos manejos de los particulares ocasionó su quiebra para el 20 de diciembre del 2006, es decir, al inicio de los días feriados por las celebraciones de Navidad y Año Nuevo, dejando varados a miles de pasajeros inconformes, cuyo poder adquisitivo no les permitía pagar la tarifa de una empresa troncal.

⁴²s/a, s/e, [en línea], Dinamarca, Dirección URL: <http://www.cph.dk/CPH/UK/MAIN/Before+Departure/Low+Fare+Tickets/Low-cost+carriers+A-Z.htm> [consulta: 13 de abril de 2007]

No obstante, el gobierno español tuvo que responder mediante la planeación de vuelos charter para movilizar a los defraudados. “[...] el primer chárter fletado por el Gobierno español procedente de Barajas [Madrid, España] [...] aterrizó en Ezeiza [Buenos Aires, Argentina] a las 13.35 de ayer [16 de diciembre de 2006] después de haber realizado una escala en Las Palmas de Gran Canaria”⁴³

Se observa que la doble moral de los países industrializados sigue dictando las normas generales del comercio internacional, sin ser aplicadas entre ellos. Como dice el Dr. Hernández-Vela para ejemplificar lo tratado:

A los países en vías de desarrollo les queda “[...] seguir buscando fórmulas cada vez más firmes y eficaces para salvaguardar sus intereses y lograr que los países desarrollados se apeguen a los preceptos del libre comercio y juego limpio que tanto pregonan, pero al parecer, más para los demás que para ellos mismos; y al mismo tiempo se hagan valer las ventajas y desventajas recíprocas derivadas de las diferentes situaciones y condiciones de los participantes en la competencia comercial internacional.”⁴⁴

La aviación internacional como un medio de transporte es un vehículo para el intercambio comercial, de ahí que sus acciones estén sujetas a factores externos y que se busque aplicar medidas de libre mercado, sobreponiendo éstas, como se ha visto a lo largo del capítulo, de diferente manera en los países industrializados que en lo en vías de desarrollo.

⁴³ Gonzalo Ángel, “Air Madrid: llegó el primer chárter de argentinos varados en España” [en línea] Argentina, *clarín.com*, Dirección URL: <http://www.clarin.com/diario/2006/12/17/sociedad/s-05501.htm>, [consulta: 13 de abril de 2007]

⁴⁴ Edmundo Hernández-Vela, *Op Cit*, p. 97.

2. El intervencionismo estatal en el sector aeronáutico de México.

El capital, las personas y la tierra generan una relación, cuya dinámica puede reflejar contradicciones o complementos. Por una parte, “la tierra [...] o los recursos naturales representa lo dones de la naturaleza a nuestros procesos productivos. [...] El trabajo es el tiempo que dedican los hombres a la producción. [...] Los recursos de capital constituyen los bienes duraderos que produce una economía para producir otros bienes.”¹

Por otra parte, cuando los recursos, el personal y los agentes inversores trabajan con fines similares como el crecimiento de todos los factores, la relación, en teoría, debería repartir las utilidades de manera proporcional. No obstante, durante los procesos de generación de riquezas entran otros elementos en consideración como las responsabilidades de las partes, la planeación, la seguridad, ya sea financiera o social, etc. De ahí que se necesite una fuerza efectiva de contención para prevenir o dar solución a los problemas o abusos de algún sector. En este sentido, la autoridad correspondiente es el Estado y, su tarea no se limita a regular las fuerzas sino que interviene en la medida en que se vean afectados sus intereses, los cuales incluyen los de su población.

Esta es la justificación del intervencionismo estatal, es decir, la de proteger sus intereses, al mismo tiempo que estimula el crecimiento económico supervisando que éste no olvide el desarrollo social.

Durante 1960 y 1970 la política oficial en gran parte del mundo en desarrollo estuvo caracterizada por la confianza en la capacidad del Estado para actuar como estímulo principal del desarrollo y para corregir los defectos del mercado. Esto se debió, en primer lugar, a que la famosa ‘mano invisible’ había probado una y otra vez suficiente y cíclicamente su incapacidad para ofrecer estabilidad y crecimiento económico perdurables [...].²

¹Paul A. Samuelson y William D. Nordhaus, *Economía*. Traduc. Esther Tabasco y Luís Thoarúa, España, McGraw Hill, 2002, 17a edición, p.8

² Ramón Martínez, Irma Manrique, Jaime Bautista, *Crisis económica: ¿Fin del intervencionismo estatal?* México, Ediciones El Caballito S.A., 1996, p. 103.

Para llevar a cabo su misión, el Estado deberá estar dotado de las facultades necesarias al interior, es decir, contará con el apoyo de todos los poderes erigidos a partir de un proceso social.

Bajo esta lógica, la rectoría del Estado puede introducirse en cualquier rama, sector o subsector de la economía y de la sociedad, por ejemplo: la educación, los energéticos, salud, vivienda. En el caso de la presente investigación, el subsector de la aeronáutica representa una contradicción de estos elementos, es decir, ha visto llegar la participación del Estado ante las inminentes quiebras de empresas privadas con el fin de rescatarlas obviamente, así como de retirarse mediante la venta de sus acciones.

La importancia del estudio de la aviación para cualquier Estado recae en sus aportaciones a la economía nacional, ya sea en el PIB o en la ocupación de la población económicamente activa.

Considerando las ganancias de Cintra en el 2005, último año que Mexicana de Aviación perteneció a la controladora, sus aportaciones a la economía nacional son módicas: el PIB en el tercer trimestre de ese año fue de 8 185 465.1³ millones de pesos y la controladora, por su parte, obtuvo 573 mdp⁴. Su importancia recae en los pasajeros que transporta, los puntos de la República que conecta y la mano de obra calificada que ocupa para sus actividades.

Asimismo, las comunicaciones y los transportes representan un vínculo entre las actividades productivas que generan el desarrollo de un país. El estudio del sector de las estructuras nacionales ilustra la concesión de las responsabilidades por parte del Estado con el cambio de modelo nacionalista por el neoliberal, implantado a partir de las presiones internacionales.

³s/autor, s/editor, [en línea], México, Dirección URL: <http://www.inegi.gob.mx/inegi/contenidos/espanol/acerca/inegi324.asp?c=324>, [consulta: 7 de noviembre de 2007]

⁴Cfr. Luis Granovsky, “Vuelo al vacío” en [en línea], *LaJornada.unam.mx*, 14 de noviembre de 2005, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2005/11/14/6n1sec.html> [consulta: 7 de noviembre de 2007]

2.1 Las conquistas revolucionarias y el paternalismo Estatal

El papel del Estado mexicano en la economía y, específicamente, en la aeronáutica nacional se debe entender a partir de un proceso social como la Revolución y la Constitución Política de 1917. En este sentido, las conquistas revolucionarias refieren a la protección de los ciudadanos ordinarios, de ahí que las instituciones y las leyes retomen la preservación de la dignidad del individuo como propósito.

Bajo esta lógica, el Estado mexicano se define como garante de un sistema económico sustentable y justo que de solución a las demandas de sus ciudadanos. Así lo establece el artículo 25, dentro del capítulo de las garantías individuales.

Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución.⁵

En este contexto, el Estado mexicano no busca regular las fuerzas de la producción, sino conducir las en los sectores estratégicos para él y su población, por ejemplo: correos, telégrafos y radiotelegrafía; petróleo y los demás hidrocarburos; petroquímica básica; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; electricidad, la comunicación vía satélite y los ferrocarriles⁶

Si bien, específicamente, no aborda el subsector de la aeronáutica sí establece la presencia estatal en el sector de las comunicaciones y reivindica el derecho del Estado a intervenir según lo considere necesario.

En este punto es necesario aclarar el viraje temporal, ya que los primeros intentos mundiales en construir aviones y de desarrollar una industria al respecto apenas se iniciaban.

⁵s/autor, s/ editor, [en línea], México, Dirección URL <http://www.cddhcu.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1.pdf> [consulta: 22.I.07 10:56 a.m.]

⁶ La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece estos sectores como estratégicos en el artículo 28 párrafo cuarto.

[...] en 1903 los hermanos Wright realizaron la hazaña de elevarse en un aeroplano, inaugurando así la era de las máquinas voladoras autopropulsadas, más pesadas que el aire. A partir de entonces, el desarrollo de la aviación fue vertiginoso. La Primera Guerra Mundial se libró, en momentos decisivos, en los cielos. Meses antes, en México, los ejércitos de Álvaro Obregón bombardeaban a sus enemigos desde las alturas.”⁷

El desarrollo de este sector en nuestro país se da con base en las necesidades comerciales; las primeras compañías se originan por medio de los intereses particulares, es decir, la iniciativa privada. Al respecto, la Constitución señala puntualmente, en el artículo 25, el marco jurídico de convivencia entre los sectores.

Al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan al desarrollo de la Nación. El sector público tendrá a su cargo, de manera exclusiva, las áreas estratégicas [...] y el control sobre los organismos que en su caso se establezcan. Asimismo podrá participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo.⁸

Como se puede observar, la atribución principal del Estado es fungir como representante de los intereses afectados en la medida que estos aparezcan. De ahí que se haya consagrado como el rector y garante de la economía nacional.

No obstante, estas funciones deben ser cuidadosamente planeadas y ejercidas, ya que de lo contrario resultan igualmente peligrosas para los sectores nacionales que abrir los mercados indiscriminadamente al exterior.

El objetivo de regir la economía, por lo menos en el caso mexicano, es la protección de sus industrias con aras a volverlas rentables y competitivas aun sin su protección, es decir, la rigidez de las leyes y de la Carta Magna obedecen al resguardo de las instituciones formadas a partir de los individuos. Sin embargo, insertos en la dinámica internacional la tendencia en los transportes y las

⁷Adolfo Crespo y Vivó coordinador, *Mexicana. La primera siempre será la primera*, México, Clío, Espejo de Obsidiana, GM Editores, 2006, p.16

⁸s/autor, s/ editor, [en línea], México, Dirección URL <http://www.cddhcu.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1.pdf> [consulta: 22.I.07 10:56 a.m.]

comunicaciones es la apertura. Propiamente en la aeronáutica, la protección estatal ha venido acompañada de los rescates a partir de los malos manejos de los particulares.

Tanto Mexicana de Aviación como Aeronaves de México se originan por intereses de los particulares. La primera inicia operaciones en 1921 después de que los inversionistas estadounidenses Lloyd A. Winship, Harry J. Lawson y Elmer C. Hammond,⁹ recibieran la primera concesión de la ruta México-Tampico del Despacho de Comunicaciones y Transportes. La segunda, es fundada por el mexicano Antonio Díaz Lombardo con el vuelo inaugural en la ruta México-Acapulco en 1934.¹⁰

A pesar de ello, las presiones ligadas al desarrollo nacional y los malos manejos de los particulares obligaron a repensar a los accionistas la viabilidad de la tenencia accionaria, dando inicio a las operaciones para rescatar y sanear las finanzas de las empresas del sector. En este sentido, Aeroméxico enfrenta la intervención estatal en 1957, mientras que Mexicana lo hace al inicio de la década de los ochenta.

El Estado vio transformadas sus facultades con base en el declive de su desarrollo, es decir, el marco legal de la Constitución de 1917 se convirtió en la plataforma de la burbuja protectora que acompañó al empresariado mexicano desde sus inicios, hasta la inmersión en el nuevo modelo económico mundial de la década de los noventa.

En este sentido, el objetivo primordial de fortalecer la industria en general a partir de las concesiones estatales para su posterior rentabilidad aún sin su respaldo, no fue alcanzado.

Por una parte, [la] presencia burocrática –pero de masas- le impone límites políticos concretos a lo que podríamos llamar la alternativa neoliberal pura, hoy

⁹Mexicana de Aviación, Historia, [en línea], México, Dirección URL: http://www.mexicana.com/cs/Satellite?Level=1&pagename=MexicanaG5%2FPágina%2FPrincipalPageCom%2Fposition&assetId=1138058075614&URLTemplate=/cs/Satellite?pagename=MexicanaG5/MexContainer_C/LandingBusiness&idContainer=1138058076880&ChannelID=1138058075614 [consulta: 23.I.07 10:26 a.m.]

¹⁰Aeroméxico, Antecedentes, [en línea], México, Dirección URL: http://www.aeromexico.com/mex/spanish/pages/about/corporate_info/history_antecedentes.html [consulta: 23.I.07 10:26 a.m.]

promovida abiertamente por el gran capital; pero, por otra parte, le impone de entrada un gran contenido corporativo a una alternativa de desarrollo que busca descansar en un sector público productivo cada vez más importante y en una activa participación del Estado en la organización social, es decir, una alternativa que pretenda avanzar efectivamente por el camino de desarrollo nacional surgido de la Revolución mexicana.¹¹

El intervencionismo estatal debe constituirse como un estímulo al desarrollo y no como un obstáculo, es decir, la supervisión del cumplimiento de las leyes debe ir enfocado a simplificar la planeación y la puesta en marcha de los proyectos que dirigirán las empresas creadas en el seno del Estado, no a la contención de vicios como la corrupción, la excesiva burocracia, la ineficiencia del personal, el decaimiento de las finanzas, por señalar algunos.

En este punto aparecen las contradicciones al modelo paternalista de la economía nacional. En tanto que buscan dar solución a los problemas más inmediatos como el desempleo, la creación de monopolios, la desigualdad en la repartición de las ganancias, no buscan cohesionarse con fines a largo plazo.

Sin duda, el modelo paternalista de desarrollo mexicano se fue consolidando a través de los distintos gobiernos; a partir del presidente Ávila Camacho hasta la llegada Miguel de la Madrid, ya que en ese momento y debido a las presiones internacionales de integración, México se ve inmerso en un contexto de contradicciones, debido a que las acciones puestas en marcha a partir de la rectoría del Estado no son compatibles con el papel regulador ofrecido por el modelo neoliberal.

Sin embargo, la opción del Estado regulador en vez del Estado interventor supone la cesión de facultades y responsabilidades en el ámbito económico y político, de forma que no se busca combinar ambos sectores, sino superponerlos. Bajo estos principios y después de las inminentes fallas del sistema traducidas en quiebras empresariales se alude, en primer lugar, al mal manejo de las finanzas y, en segundo lugar, a la deformación de las propuestas originales de la Revolución.

¹¹ Rolando Cordera, Carlos Tello, *México: la disputa por la nación perspectivas y opciones del desarrollo*, México, Siglo XXI, 2003, 16ª edición, p.117.

A pesar de las diferencias irreconciliables de los dos proyectos, se puede hablar de un punto medio, el cual debería basarse en el propio Estado, pero a partir de la eficacia de su aparato burocrático, es decir, de la cohesión de todas las instituciones involucradas, ya sean las secretarías de Estado, los sindicatos y las propias empresas paraestatales. Por cohesión se debe entender “[...] el enlace entre las distintas instituciones [...] [y] el proceso a través del cual se van organizando los mecanismos de intervención coyunturales o estructurales.”¹²

Asimismo, es necesario un amplio análisis de los sectores en los que se desea intervenir; los estudios técnicos especializados no pueden ser suspendidos o superpuestos a los intereses específicos de los grupos en el poder o al influyentismo de los políticos de las altas esferas, ya que se tergiversaría el punto nodal de la rectoría del Estado.

Un aparato burocrático conforme se va desarrollando y para garantizar la eficacia de su intervención, requerirá de un instrumental técnico más elaborado dada la mayor complejidad y diversificación de los objetivos de la intervención. Es decir, es necesario un mayor dominio del cálculo y la programación económica y de mecanismos centrales de concentración que incidan sobre el comportamiento de los distintos grupos para organizarlos. De este modo, el dominio técnico por la burocracia y las exigencias de las intervenciones generan formas para que las intervenciones sean más eficientes.¹³

Al realizar las intervenciones el primer punto que se debe tener en cuenta es la utilidad de la industria para el Estado y para la generación y administración de riquezas.

Se debe recordar que las empresas, cualquiera que sea su denominación, buscan obtener ganancias a partir de una inversión inicial para permanecer rentables. En el caso de las empresas privadas, los límites son impuestos por las fuerzas de la economía internacional y el mercado, reflejando los excesos de este modelo, por ejemplo: la explotación del personal, bajos salarios, nulas prestaciones de seguridad social etc.

¹² José, Ayala, *Estado y desarrollo*, México, FCE, 1988. p. 14

¹³ *Ídem.*

En el caso de las empresas paraestatales los límites son impuestos por el aparato gubernamental y existe un amplio margen de maniobra dentro de las instituciones, ya que éste al ostentar el control accionario y las responsabilidades, también define la toma de decisiones.

Dentro de este conglomerado se pierde de vista el motivo de la intervención, es decir, se confunde con los intereses particulares y la adquisición de las empresas redundan en poca competitividad, poca eficiencia, pésima prestación del servicio y, finalmente, estrecho margen de ganancias o amplio rango de pérdidas. Si bien se debe evitar los incontrolados excesos y abusos del sistema de producción, también se debe erradicar la noción de que la participación del Estado en las industrias cumple el fin de proteger los vicios anteriormente mencionados.

Como ya se había mencionado, la intervención estatal en el sector de las comunicaciones está amparada por la Constitución y sus demás leyes. La aeronáutica, especialmente, necesita inclusive de los recursos naturales para desarrollarse, ya que es prerrogativa del Estado la concesión de rutas aéreas.

Las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operan en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales. El Ejecutivo ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los siguientes casos y sin perjuicio de las facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a otras Dependencias del Ejecutivo Federal.¹⁴

Si los elementos jurídicos se han presentado en favor de la protección del empresariado mexicano, ha sido con motivo de su futura expansión y crecimiento, sin embargo, la tergiversación por grupos de poder o la errónea interpretación han provocado su condena. En este sentido, el desarrollo ha girado en torno a los intereses sectoriales. De esta forma, y ante la inminente quiebra de las principales aerolíneas mexicanas a mitad de la década de los noventa, el Estado decidió

¹⁴Ley de Vías Generales de Comunicación, s/autor, s/ editor, [en línea], México, Dirección URL: http://portal.sct.gob.mx/SctPortal/appmanager/Portal/Sct;jsessionid=F3NT1hypBkz3JksgTJ4HGVJfqKxBYXpz03QGjtq6p5Q66vHBg4P0!-2094384141!1047218794?_nfpb=true&_pageLabel=P52001 [consulta: 24.I.07 11:05 a.m.]

ejercer la rectoría y opta por la creación de un corporativo encargado de sanear las finanzas de éstas.

En este contexto, Cintra (Corporación Internacional de Transporte Aéreo) nace en 1995 después de la crisis de finales del año anterior, así como del subsiguiente rescate bancario. El también nuevo Instituto para la Protección al Ahorro Bancario poseía, hasta la venta de Mexicana de Aviación en el 2005, 50.2 por ciento de las acciones, el resto se repartió entre los bancos acreedores de las empresas, Nacional Financiera y el gobierno federal.¹⁵

Cintra responde a la facultad del Estado de intervenir en los sectores que considere estratégicos, pero las causas de las quiebras también deben ser recordadas; en general, políticamente el sector estaba comprometido con los intereses del partido en turno. Estructuralmente, poseían una plantilla de trabajadores muy elevada con respecto a las funciones que realizaban, además de la carente administración de los recursos para elaborar las rutas y los planes de vuelo. Técnicamente, la flota era vieja y poco cuidada. Aunado a esto, el gasto en el mantenimiento se reflejaba en el detrimento de las ganancias. Es así, que después de su conformación en 1995 hasta el 2004 reporta ganancias.

El panorama parece despejarse para el consorcio aeronáutico porque, además, a casi una década de generar constantes pérdidas, la empresa logró revertir esa tendencia. Ayer, [26 de octubre de 2004] en su más reciente reporte financiero enviado a la Bolsa Mexicana de Valores, informó haber obtenido una utilidad neta por mil 474 millones de pesos durante el tercer trimestre del año.¹⁶

Después de haber gozado de la protección estatal desde su creación, ya sea por pertenecer a él o por favores adeudados de los gobiernos con las clases

¹⁵Cfr.Campa Zúñiga Roberto, “Cintra, Quién dará más?” en *Suplemento semanal* [en línea], *LaJornada.unam.mx*, 24 de enero de 2005, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2006/02/27/anteriores.html> [consulta: 25 de enero de 2005]

¹⁶Victor Cardoso y Juan Antonio Zúñiga, Autoriza CFC fusión de Aeroméxico y Mexicana: preparativo de venta, [en línea], *LaJornada.unam.mx*, 27 de octubre de 2004, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2004/10/27/024n1eco.php?printver=1&fly=1> [consulta: 24.I.07 11:05 a.m.]

que impulsaron sus distintas candidaturas, enfrentan la apertura de los mercados, o mejor dicho, de las vías de comunicación.

En este sentido, la posición del Estado debería ser modificada a favor de sus intereses. El papel de las instituciones creadas para continuar sus funciones debe ser replanteada con base en las necesidades actuales y mediante verdaderos análisis y estudios que permitan tomar las acciones enfocadas al fortalecimiento del sector.

Cintra se convirtió en el intermediario entre las fuerzas políticas y económicas nacionales y las presiones internacionales; su mediación representó una contención a las intervenciones del Estado, ya que era una institución creada por él con un objetivo claro: el saneamiento de las finanzas, sin embargo, no era el gobierno el que reestructuraba las empresas.

Por otra parte, la creación de Cintra es el reflejo de las presiones internacionales. En 1995 el Tratado de Libre Comercio con América del Norte se acababa de concretar, lo cual obedecía a la lógica integracionista y de creación de bloques en el mundo.

Además, las presiones del mundo globalizado obligan a los Estados a cambiar sus estructuras en favor de los intereses del capital. Los subsectores de las comunicaciones y transportes deben favorecer el intercambio comercial a gran escala. Bajo esta lógica, las empresas estatales gozan de un proteccionismo que no permite la libre competencia.

Al crear una controladora que tome las riendas de todo un subsector, en este caso, la aeronáutica comercial nacional, el Estado cede responsabilidades en el ámbito gerencial y las políticas y acciones puestas en marcha denotan la afección del cambio de modelo.

La cesión de responsabilidades abarca además del ámbito gerencial, todos los demás sectores: laboral, estructural, planeación de la utilización de recursos, etc. En este punto, el Estado se ha vuelto regulador de los sectores de la economía, ya que relega su papel negociador con las fuerzas de la producción, desprotegiendo los intereses de sus ciudadanos.

2.2 Protección a los trabajadores y los sindicatos

La creación de los sindicatos responde a la necesidad de proteger a los trabajadores. Sin embargo, su relación con el crecimiento de las industrias refiere a la conformación de grupos de poder que definen e imponen acciones a seguir con base en un interés común.

Si bien la labor de los sindicatos de la aviación es proteger a sus agremiados de los abusos del sistema de producción, la fortaleza adquirida después de su conformación va ligada al modelo de desarrollo específico de la nación.

En este sentido, su conformación y la obtención de sus demandas patronales, vinieron al amparo del modelo de desarrollo nacionalista, el cual permitió un gran margen de maniobra en las concesiones debido, en mayor parte, a que él era el patrón, es decir, el Estado era juez y parte a conveniencia también de los intereses del gobierno en turno.

Lo anterior no presentaría problemas, si dichas concesiones fueran autosustentables y afines al nuevo modelo de desarrollo, es decir, si los gastos que estas prestaciones generan no repercutieran directamente en las ganancias obtenidas, tampoco serían consideradas como cargas excesivas para la operatividad y rentabilidad de las empresas.

No obstante, los sindicatos (ASSA, ASPA, SINACTA) se han consolidado como grupos de poder en todo el sector, no solamente en algunas empresas, por lo cual afectar sus prestaciones es considerado una repercusión en su nivel de vida; un llamamiento a huelga, de cualquiera de los tres, repercute igual o mayormente en las ganancias de la empresa.

La producción, en cualquier rama, representa una forma de ocupación de la población económicamente activa de un país. En este sentido, la cadena productiva de una empresa se conforma con el interés de organizar al individuo, más allá de los intereses particulares que se persigan.

Bajo esta lógica, se deduce que los trabajadores responden al proceso de acumulación de riquezas, aunque éstas no permanezcan en sus manos, es decir,

aunque no sean ellos los dueños de la producción su colaboración define los resultados en su totalidad.

Sin embargo, su posición dentro de las empresas no siempre es la más privilegiada, la más protegida ni la más valorada. Bajo un esquema nacionalista, el trabajador representa la unión entre las otras dos fuerzas, es decir, el capital y la tierra, ya que su aportación principal es transformar el capital en bienes o servicios para su posterior canje o venta en el sistema de producción.

No obstante, en el modelo neoliberal, los trabajadores son considerados como un complemento de la producción, cuya participación está condicionada a los avances tecnológicos y a la dinámica interna de crecimiento y desarrollo de cada país. En este sentido, su posición dentro de las empresas es frágil y volátil en tanto se compara su producción a la de la tecnología. Se olvida el propósito fundamental de la organización del individuo como base de la empresa.

En el caso específico de la aviación nacional, la población económicamente activa ha aumentado moderadamente en los últimos diez años, debido a las reestructuraciones producto de las quiebras y rescates. En 1995, el subsector ocupaba a 17,669 personas; para el 2004 eran 19,707, es decir, 2,038 se incorporaron en las distintas aerolíneas¹⁷.

Las empresas con mayor captación de este personal son Mexicana de Aviación y Aeroméxico, o sea, en las que el gobierno mexicano tenía participación. Hasta el 2004 la cifra era de 6,675 y 6,730 respectivamente, juntas suman 13,405, que representan más de la mitad de la fuerza laboral ocupada en esa área.¹⁸

Cualquiera que sea el modelo de desarrollo de un país, se deben revalorar las aportaciones de los trabajadores al crecimiento económico, ya que el desarrollo social va relacionado directamente a su bienestar de ahí que, por lo menos en nuestro país, estén representadas sus inquietudes en la Constitución vigente. El artículo 23, en el párrafo dieciséis establece que “tanto los obreros

¹⁷Secretaría de Comunicaciones y Transportes, “La Aviación Mexicana en Cifras 1989-2005”, [en línea], México, www.sct.gob.mx, 2006, Dirección URL: <http://portal.sct.gob.mx/SctPortal/appmanager/Portal/Sct;jsessionid=FNJWcQGc40rhH9IDYBfxb2VJg4Z9LpJnnhWKj0nfRvJnyVd2WqTn!-1420258258!-1630898274?nfpb=true&pageLabel=P52001> [consulta: 09 de febrero de 2007]

¹⁸ *Ídem.*

como los empresarios tendrán derecho para coaligarse en defensa de sus respectivos intereses, formando sindicatos, asociaciones profesionales, etc.”¹⁹

El primer rasgo que se desprende de este artículo es la defensa del interés comunal, el cual proviene de la homogeneidad de las actividades realizadas, es decir, de la profesión que ejerzan y el bien o el servicio que ofrezcan. Bajo esta lógica, las organizaciones formadas para la protección del trabajador inician desde un perfil social en el que el individuo se reúne con sus compañeros para hacer valer sus derechos frente a la representación patronal.

Sin embargo, sus formas de organización sindical se han ido fortaleciendo hasta convertirse en grupos de poder al interior del sector. En el caso de la aviación mexicana, los trabajadores relacionados con los servicios de transportación realizan distintas actividades, ya sea la venta de boletos en tierra o el servicio a los pasajeros en el aire como los sobrecargos y los pilotos.

El personal de dirección de tránsito también forma parte de la cadena de servicios relacionados con la aviación nacional, sin embargo, se encuentra subordinado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que no negocia con las compañías en la forma que los pilotos, sobrecargos y representantes de ventas lo hacen.

La creación de sindicatos responde a la interacción de los trabajadores con las empresas para las que laboran, regidos por estatutos, los cuales se basan en negociaciones entre las dos partes respecto a las condiciones de trabajo, sólo que en lugar de hacerlo con cada empleado se hace mediante la representación colectiva de la plantilla laboral, de ahí el nombre de contrato colectivo de trabajo.

La característica colectiva de los contratos de trabajo obliga a pensar en la homogeneidad de los intereses y de los representados por los sindicatos. En este sentido, las organizaciones sindicales relacionadas con la aviación nacional se separan en dos grandes gremios: los pilotos y los sobrecargos.

Cabe aclarar que la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA) y la Asociación Sindical de Sobrecargos de la Aviación (ASSA) trabajan

¹⁹ s/autor, s/ editor, [en línea], México, Dirección URL <http://www.cddhcu.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1.pdf> [consulta: 28.I.07 13:46 a.m.]

en conjunto con la mayoría de las aerolíneas mexicanas, es decir, los empleados entran en contacto con las empresas, cualquiera que sea, a partir de la firma de un contrato colectivo de trabajo, lo cual significaría, en primer lugar, la fortaleza de un gremio que supera los intereses sectoriales de los patrones y, en segundo lugar, una posición privilegiada al interior de todo el subsector por poseer la capacidad de interrumpir los compromisos adquiridos con anterioridad mediante los llamamientos a huelga, adquiriendo mayor poder en las negociaciones de las prestaciones que darán forma a sus contratos.

Además de estos sindicatos, que representan gremios específicos en el subsector de la aviación, han surgido otros grupos con representación sindical como el caso de los representantes de ventas en Mexicana de Aviación, sin embargo, crecen dentro de una empresa, no del subsector general.

En este sentido, la protección de los trabajadores a través de su organización sindical obedece, por una parte, a las conquistas revolucionarias que revaloran el papel del empleado en el proceso productivo y, por otra parte, al modelo nacionalista rector de la economía y la sociedad.

Se desprende, así, que tanto ASPA como ASSA surgen en 1959 y 1960 respectivamente, justamente con el apogeo del modelo nacionalista razón por la cual los contratos colectivos de trabajo contienen fuertes demandas a los patrones.

En el primer caso, los pilotos se consideraban personal de confianza, por tanto, la Ley Federal del Trabajo no reconocía su organización sindical. Después de diversos intentos por aglutinarse y presiones al gobierno con huelgas, éste negoció las modificaciones pertinentes a la ley.

El último día del mismo año [1958], el presidente de la República [Adolfo López Mateos] cumplió definitivamente la promesa hecha a los pilotos a principios de año, publicando en el Diario Oficial de la Federación las modificaciones al Artículo 41 de la Ley Federal del Trabajo, en cuyo capítulo XV, 'Del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas, se admitía que los pilotos aviadores estaban en libertad de asociarse en la forma que consideraran pertinente.²⁰

²⁰ Marco Antonio Leyva, Javier Lagunas, *Democracia y legitimidad en los sindicatos de la aviación*, México, UAM- Plaza Valdez Editores, 2002, pp. 20-21

A partir de su conformación, han crecido en número. En 1995 la cifra de pilotos en todo el sector era de 1,282 y para el 2004 el número se había elevado a 2,144. De estos últimos, 818 y 585 pertenecen a Mexicana de Aviación y Aeroméxico respectivamente, es decir, hay 1,403 pilotos sindicalizados, los cuales representan aproximadamente el 65 por ciento.²¹

Los sobrecargos, por su parte, siempre han pertenecido a un grupo sindical, ya sea el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares de Mexicana o al Sindicato Nacional de Trabajadores y Técnicos de Aeronaves de México.

Sin embargo, su participación no era gremial, ya que se encontraban inmersos en las necesidades y las representaciones de otros sectores, como los agentes de ventas o los técnicos; lo anterior se reflejaba en la posición dentro de las empresas, ya que sus aportaciones a la prestación del servicio eran sobreestimadas. Sin embargo, con el paso del tiempo, la colaboración se vio alineada a las presiones del gobierno.

La participación de la agrupación con el gobierno fue `muy política´ y muy superficial. En algunos casos se perdía la institucionalidad, y se tornaba en amistad y beneficio personal el cumplimiento de la gestión [...], debido en parte a que muchos dirigentes tenían acumulada antigüedad y estaban próximos al retiro.²²

Además de la Ley, las empresas tampoco los reconocían, lo cual los perfilaba como una causa perdida. No obstante, al demostrar la importancia, no sólo del gremio, sino del sector mediante su paralización por días enteros, obtuvieron la propuesta del ejecutivo que los consolidaba como el eslabón entre las fuerzas de producción.

Del mismo modo que los pilotos, los sobrecargos han aumentado su número y participación. En 1995 el número era de 2,776 y para el 2004 alcanzó 3,967. De los últimos, 1,468 y 1,507 pertenecen a Mexicana de Aviación y

²¹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, “La Aviación Mexicana en Cifras 1989-2005”, [en línea], México, www.sct.gob.mx, 2006, Dirección URL: http://portal.sct.gob.mx/SctPortal/appmanager/Portal/Sct;jsessionid=FNJWcQGc40rhH9IDYBfxb2VJg4Z9LpJnnhWKj0nfRvJnyVd2WqTn!-1420258258!-1630898274?_nfpb=true&_pageLabel=P52001 [consulta: 09 de febrero de 2007].

²² Marco Antonio Leyva, Javier Lagunas, *Op. Cit.* p.28

Aeroméxico respectivamente, lo cual equivale aproximadamente al 75 por ciento de personal sindicalizado.²³

Cabe resaltar, que al mismo tiempo, en esta época el Estado controlaba en su totalidad las acciones de Aeroméxico y para la década de los ochenta también de Mexicana de Aviación, es decir, el patrón era el mismo Estado, lo cual impacta directamente en las concesiones obtenidas y explica el deterioro y renegociación de éstas cuando son privatizadas.

Por su parte, el Sindicato Nacional de Controladores de Tráfico Aéreo (SINACTA) está formado por los profesionistas encargados de las labores de comunicación entre tierra y aire. Sus orígenes se remontan a 1978 cuando el servicio era proporcionado por la empresa privada Radio Aeronáutica Mexicana; al declararse ésta en quiebra fue adquirida por el Estado.

Lo anterior ocasionó que se asumieran como parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y perdieran la esencia de organización gremial, ya que muchos de estos trabajadores se alinearon al Sindicato de Trabajadores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Hasta 1998 y después de severas pugnas e inicios de huelga lograron el reconocimiento, recuperando su posición gremial dentro de una Secretaría de Estado.

La importancia de los sindicatos recae en la protección de los trabajadores ante posibles abusos y violación de las garantías laborales. No obstante, organizaciones de este tipo requieren el compromiso de todos los integrantes y el respeto a los estatutos.

En este sentido, la crítica principal a los tres sindicatos es el poco interés que demuestran, hasta que ven amenazadas sus prestaciones, respondiendo con llamamientos a huelga, lo cual compromete sus labores a los cambios dentro de las empresas a las que se presta el servicio.

²³ s/a, “La Aviación Mexicana en Cifras 1989-2005”, [en línea], México, www.sct.gob.mx, 2006, Dirección URL: http://portal.sct.gob.mx/SctPortal/appmanager/Portal/Sct;jsessionid=FNJWcQGc40rhH9IDYBfxb2VJg4Z9LpJnnhWKj0nfRvJnyVd2WqTn!-1420258258!-1630898274?_nfpb=true&_pageLabel=P52001 [consulta: 09 de febrero de 2007.

En los dos últimos años, es decir, 2005 y 2006, tanto ASSA como ASPA han entablado negociaciones, ya sea con Mexicana o Aeroméxico, para no bajar los estándares de sus prestaciones. Aeroméxico concedió el 3 por ciento de incremento salarial y otras prestaciones a 810 pilotos. El acuerdo se logró casi cumplido el emplazamiento a huelga programado para el 30 de noviembre del 2005.²⁴

El sindicato de sobrecargos, por su parte, ha hecho sentir su posición a Mexicana cuando en el 2006 anunció su emplazamiento a huelga; la razón, una revisión contractual con base en la reducción de costos, es decir, la disminución en los derechos laborales.²⁵

Asimismo, existen excesos en las prestaciones como el caso de las sobrecargos embarazadas, ya que dejan de trabajar en los aviones al mes y medio de gestación y cobran 100 por ciento de su salario, sin embargo, empresas como Mexicana ofrecen una revisión al contrato colectivo de trabajo para que trabajen hasta los 6 meses y que perciban sólo 60 por ciento de su sueldo en el periodo prenatal y postnatal,²⁶

La labor de los sindicatos se ha prestado para el desarrollo de vicios dentro de los trabajadores como la contratación de personal poco capacitado, la corrupción por favores dentro de la organización y la alineación con los intereses políticos del gobierno en turno en busca de mejoras, no para todos los representados, sino para los dirigentes del movimiento.

Todo esto desvirtúa su labor y les resta respaldo social, ya que si el interés surgiera paulatina y constantemente, es decir, si los trabajadores se enteraran y tomaran parte en la discusión, las necesidades no serían cedidas al gobierno en turno, sino negociadas a partir del bienestar común.

²⁴Cfr. Patricia Muñoz Ríos, "Acuerdan Aeroméxico y ASPA incremento salarial de 3%", [en línea], *LaJornada.unam.mx*, Viernes 30 de septiembre de 2005, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2005/09/30/050n3soc.php> [consulta: 06 de febrero de 2005]

²⁵Cfr. Carolina Gómez, "Emplazamiento a huelga en Mexicana y Aeromar" [en línea], *LaJornada.unam.mx*, Jueves 10 de agosto de 2006, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2006/08/10/026n4pol.php> [consulta: 06 de febrero de 2005]

²⁶ Cfr. Carolina Gómez Mena "Mexicana mutila el contrato colectivo de trabajo, declara ASSA" [en línea], *LaJornada.unam.mx*, 17 de agosto de 2006, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2006/08/17/053n1soc.php> [consulta: 12 de marzo de 2007]

De esta manera, las concesiones varían tanto en función de los estándares patronales como de los laborales. Sin embargo, en un modelo económico neoliberal, la búsqueda de la competitividad tiende a olvidar al individuo superponiendo sus necesidades a las del mercado, lo que en la aeronáutica significa desaparecer las agrupaciones sindicales.

Aunado a esto, un Estado sin políticas adecuadas y fuertes para la aeronáutica no puede soportar los embates internacionales, ocasionando una crisis no sólo en el sector, sino en todas las industrias que de ella penden, además de los trabajadores. Según Jesús Ramírez Stabros, secretario general de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA)

la aeronáutica civil en México sigue 'abandonada' por un Estado que aún no construye una industria nacional 'fuerte y segura', con visión de complementariedad con otros sectores como el turístico, ni crea una 'ruta de desarrollo que genere crecimiento y competitividad para la aviación mexicana'.²⁷

Los gremios, a través de sus representaciones sindicales, se han constituido como el freno a las ambiciones neoliberales que apuntan a la competitividad y no al individuo como el elemento central de la empresa.

Con los tantos rescates y privatizaciones de las empresas pertenecientes a la aeronáutica civil nacional, es predecible que las organizaciones respondan según sus intereses, sin embargo, su papel debe ser analizado en función de las acciones tomadas para enfrentar la posible extranjerización del sector, es decir, ante la posibilidad de abrir el sector a la inversión extranjera desregulada.

Si bien, la obligación de planear y ejercer una política aeronáutica sustentable para todos los sectores involucrados en su desarrollo corresponde al Estado, cuando éste se encuentra comprometido con los intereses particulares, los sindicatos pueden objetar con el fin de no comprometer también toda la industria.

²⁷Laura Poy Solano, "El Estado abandonó a la aeronáutica civil, lamenta ASPA" [en línea], *La Jornada.unam.mx*, Miércoles 9 de marzo de 2005, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2005/03/09/024n3eco.php> [consulta: 06 de febrero de 2005]

Aun cuando se encuentran protegidos por la Ley Federal del Trabajo que establece su independencia respecto al estatus patronal, su posición se ha visto empañada por los intereses de los dirigentes. El artículo 41 señala que:

La sustitución de patrón no afectará las relaciones de trabajo de la empresa o establecimiento. El patrón sustituido será solidariamente responsable con el nuevo por las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la Ley, nacidas antes de la fecha de la sustitución, hasta por el término de seis meses; concluido éste, subsistirá únicamente la responsabilidad del nuevo patrón.²⁸

No obstante, en algunos casos han manifestado su negativa a la privatización del sector, así como a la promoción de una política aeronáutica débil y sobrepuesta a los intereses extranjeros.

Cabe recordar que la aeronáutica se ha convertido en un vínculo entre el sector interno y el internacional, ya que representa los flujos de personas, capital, bienes y servicios entre varios Estados. En este sentido, la participación de los sindicatos ha ido creciendo ante la posibilidad de abrir el sector sin planeación previa que proteja los intereses comunales.

Dicha preocupación reaparece al final de la década de los noventa, cuando el debate se centraba en la capacidad del Estado para afrontar los retos internacionales como la competencia con base en la noción poco específica acerca de la composición de Cintra como monopolio y como ejemplo de la rectoría estatal de la economía.

A partir de esta fecha, todos los congresos y las resoluciones de la Comisión Federal de Competencia se orientan a la apertura de los cielos. Los sindicatos, por su parte han respondido señalando las afecciones y carencias de la posición estatal, un ejemplo fue el seminario *Competencia y Desregulación en la Aviación Comercial* llevado a cabo en junio de 1999.

Desde el título del seminario se asume que la prioridad en el sector es la libre competencia, y que la dirección estatal es un obstáculo; sus obligaciones deberían ser cedidas a los particulares, los cuales se organizarían sin incorporar los otros sectores de la industria como los trabajadores y sus familias. Además,

²⁸ s/autor, s/ editor, [en línea], México, Dirección URL: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/125.pdf> [consulta: 12 de marzo de 2007]

resumió la posición de la CFC, ya que ésta avaló los ponentes. Los pilotos y sobrecargos que asistieron al evento llegaron a la conclusión, en palabras del capitán Víctor Manuel Ochoa, de que “fue un burdo simulacro de seminario, con el que quisieron vender la idea [de la desregulación como alternativa] de desarrollo para nuestra aviación comercial, que para quienes sí sabemos de la industria, significa su destrucción.”²⁹

En contraparte a estas ideas, ASPA reporta los problemas estructurales desde la perspectiva gremial y su propuesta, según su secretario técnico, Manuel Gonzáles Flores,

Es que el país asuma una política de cielos competitiva y responsable, ‘que considere las particularidades geopolíticas de nuestro territorio y las condiciones periféricas de nuestra economía; concesionar los cielos de acuerdo con nuestra capacidad industrial y protegerlos en términos de soberanía, donde la bilateralidad implique reciprocidad efectiva y mercados equivalentes.’³⁰

El primer problema es la carencia de una política aeronáutica estatal, en gran medida por no ser considerado un sector estratégico, aún cuando representa una gran parte de la soberanía de cualquier Estado y, como medio de transporte, es vital para el desarrollo de las naciones.

El segundo problema es la falta de organización de todos los sectores afectados por la aeronáutica como el turismo, los transportes, la cultura, el comercio, sólo por mencionar algunos, es decir, no hay una visión del negocio en el ámbito doméstico; las afecciones a un sector repercuten en detrimento de los demás.

La razón de los sindicatos para señalar estos factores recae en que constituyen la parte social de todas las empresas, pudiendo señalar las implicaciones, ya sean positivas o negativas, de cualquiera de los dos modelos no sólo de sus agremiados, sino también a la economía nacional e indirectamente al resto de la población, es decir, pueden hacer un balance general con base en los intereses más nacionales.

²⁹Salvador Corro, “Ofensiva extranjera para apoderarse del mercado aeronáutico mexicano”, en *Proceso*, No. 1182, 27 de junio de 1999, p. 34

³⁰Antonio Jáquez, “Sin política aeronáutica, el gobierno llevó a las aerolíneas de la protección a ultranza a la desregulación caótica”, en *Proceso*, No. 1164, 21 de febrero de 1999, p. 15

En el contexto actual, la globalización impone estándares en la producción, por tanto, también erige patrones en las relaciones obrero patronales, muchas veces, en detrimento de los trabajadores.

La aeronáutica representa para los Estados no sólo una extensión de su soberanía, sino también un espacio para la población económicamente activa a través de plazas que requieren alta especialización. Por ese hecho, su remuneración es más alta que la de un empleado sin capacitación.

Sin embargo, para aprovechar en su totalidad el capital humano es necesaria la inversión en escuelas o centros de capacitación adecuados a las demandas del sector, es decir, con base en un análisis general se debería prever el número de aspirantes con el fin de preservar esas profesiones de alta especialización.

Asimismo, si el Estado es, no sólo el rector sino el dueño de las empresas, deberá impulsar las acciones pertinentes para el desarrollo del sector, por un principio básico de seguridad nacional, pero también de hacer crecer sus ganancias mediante la competitividad paraestatal. En la medida en la que crezcan las paraestatales, mayores ingresos reportarán para la economía nacional y, finalmente, para el desarrollo de programas sociales en otros sectores.

Si no existiera la intervención estatal, ni la regulación, dichas metas serían simplemente imposibles de alcanzar, ya que no reportarían beneficios para la economía nacional, la industria privada no tendría que responsabilizarse por las condiciones laborales de su personal y recurriría a la disolución de las instituciones para su protección como los sindicatos. Así, la iniciativa privada lo justifica mediante términos de competitividad y producción.

La competitividad se refiere al grado en que pueden competir los bienes de un país en el mercado; depende principalmente de los precios relativos de los productos, interiores y extranjeros. La productividad, por su parte, se mide por medio de la producción por unidad de factor. La productividad es fundamental para el crecimiento del nivel de vida de un país: es más o menos correcto afirmar que la renta real de un país crece al mismo ritmo que su productividad.³¹

³¹ Paul A. Samuelson y William D. Nordhaus, *Economía*. Traduc. Esther Tabasco y Luís Thoarúa, España, McGraw Hill, 2002, 17a edición, p. 560

Todos los sectores afectados deben juntar esfuerzos para buscar el justo medio entre la intervención estatal y el neoliberalismo con base en una política aeronáutica nacional, en la que ambas coexistan, recordando asimismo que debe ser considerada como un área estratégica y no como complemento del sector de comunicaciones y transportes.

Según aproximaciones, tan sólo para Mexicana de Aviación los gastos de operación de los pilotos representan el 44% de la nómina, los sobrecargos el 19%; el personal de tierra 18%, y el personal administrativo 14%.³², es decir, la seguridad social de los empleados de la aviación sindical es superior que aquellos afiliados a empresas de bajo costo.

En general, los sindicatos de la aviación gozaron de un amplio favoritismo por parte de los gobiernos federales hasta que se convirtieron en cargas para las empresas que las adquirieron con posterioridad, cuyos estándares son impuestos por el modelo de desarrollo neoliberal. De ahí que el estudio de las agrupaciones sindicales repercute en la aviación nacional en general, específicamente en el presente trabajo de investigación.

2.3 El choque del proteccionismo estatal con el neoliberalismo

El desarrollo de los países en el espacio se encuentra condicionado a factores internos e internacionales, sin embargo, dentro de la dinámica del sistema de producción, las necesidades de los ciudadanos deberían ser entendidas por sus gobiernos como prioritarias.

Como se ha mencionado, un modelo de desarrollo se origina con base en un modo específico de producción. En el caso de México, después de la

³² Cfr. Alberto Barranco, "Mexicana aprieta" [en línea], México, *EIUniversal.com.mx*, 7 de marzo del 2007, Dirección URL: <http://www.eluniversal.com.mx/columnas/63946.html> [consulta: 12 de marzo de 2007]

Revolución éste se orientó hacia dentro con una fuerte carga nacionalista mediante la cual el Estado era el garante y rector de la economía.

No obstante, desde la década de los ochenta se inició el cambio de modelo de desarrollo a partir de las presiones internacionales, de ahí que México se inserte e imponga el modelo neoliberal poniendo un alto al previo, es decir, el nacionalista.

Así, el manual que nos convertiría en un país desarrollado no alcanzó las expectativas; por el contrario, ha comprometido los sectores clave de la economía a los intereses extranjeros. Este es el caso de la aviación nacional.

El modelo de desarrollo que cada Estado pone en marcha puede aplicarse de adentro hacia fuera o viceversa. A través de este capítulo se han abordado las implicaciones del esquema nacionalista en la economía y la sociedad. No obstante, la contraparte a éste es el neoliberalismo, de ahí que este inciso aborde su influencia en los distintos ramos de la producción de bienes y servicios.

El sector específico de la aeronáutica ha visto ambos modelos de desarrollo imponer las reglas del juego, sin embargo, los resultados no son los esperados bajo cualquier plan de negocio debido, en primer lugar, al poco compromiso de los representantes y representados, además, en segundo lugar, del carácter complementario mas no estratégico con que se trata a las comunicaciones y al subsector de la aviación.

El movimiento de un paradigma a otro [...] involucra probablemente la acumulación de anomalías, experimentación con nuevas formas de políticas y sus fallas, que precipitan un cambio en la posición de la autoridad sobre las políticas e inicia una competencia más amplia entre paradigmas rivales. Esta competencia bien puede rebasar los límites del propio Estado e insertarse en una arena política más amplia.³³

Las políticas puestas en marcha empezaron por obedecer un marco nacionalista con base en el mercado interno, rayando en el paternalismo hasta la llegada del presidente Miguel de la Madrid, ya que en la década de los ochenta, ante la crisis

³³Peter Hall, "Policy Paradigms, Social learning, and the State: The Case of Economic Policymaking in Britain," *Comparative Politics*, 25, 1993, pp.275-296, citado en Sarah Babb, Proyecto: México. Los economistas del nacionalismo al neoliberalismo, Fondo de Cultura Económica, México, 2003, pp. 3-4.

económica agravada, se inician las recomendaciones del Fondo Monetario Internacional y en los préstamos del Banco Mundial.

A partir de esas recomendaciones, el futuro de nuestro país se ve condicionado a las cartas de intención de ambos organismos, lo cual significó para la aeronáutica un fuerte desplazamiento, por no llamarle olvido, por parte del Estado reflejado en los rescates y privatizaciones de las empresas nacionales en la mitad de la década de los noventa y el inicio del siglo XXI respectivamente.

Bajo esta lógica se presupone un giro en la relación de la política y la economía. En el modelo nacionalista existía una clara superposición de los intereses políticos a los económicos. Actualmente, la economía rige el camino político de muchas naciones en vías de desarrollo e industrializadas

No obstante, los países en vías de desarrollo, en los que se han impuesto las recetas del FMI y del BM han superpuesto las fuerzas de la economía a las del propio Estado adoptando al libre mercado como su sustento, ya que es la única forma en que el sistema de producción los entiende como participantes.

Las políticas repercuten directamente en la población y en sus intereses, ya que en la mayoría de las ocasiones su adopción, en el ramo, conlleva la quiebra, los rescates o privatización.

La empresa pública contiene un aspecto organizacional al igual que otras organizaciones que forman parte del aparato estatal; sin embargo, su rasgo distintivo consiste en que el Estado a través de estas empresas se vuelve en sí mismo un agente de la acumulación de capital, protagonista directo en la producción, distribución y financiamiento.³⁴

En el caso de México, tanto el modelo nacionalista como neoliberal han dirigido la economía y el desarrollo nacional. El primero, obedece a las conquistas revolucionarias y a un proceso social de repartición de las riquezas, consolidando con las políticas de sustitución de importaciones al Estado como rector y garante de la economía.

La tendencia a producir los bienes de consumo de la sociedad a través de las industrias nacionales tiene como ventaja la acumulación de capital, ya que las

³⁴José, Ayala, *Estado y desarrollo*, México, FCE, 1988. p.17

ganancias se quedan dentro del país. Asimismo, cuando un sector es considerado estratégico por sus aportaciones a la economía nacional se fortalece la soberanía y la posición de un Estado en el ámbito internacional.

Pero cuando se desconoce o, de plano, se carece de un interés comunal, se da inicio a luchas por el poder, garantizando inestabilidad tanto económica como política.

México saltó de un modelo de desarrollo a otro sin periodos de ajuste, es decir, el cambio no vino a partir de los intereses del país, sino de la dinámica internacional de las integraciones y la globalización, trayendo como consecuencia que el viraje se de con base en planeamientos neoliberales.

La llegada al poder del presidente Miguel de la Madrid, en 1982, estuvo precedida por los límites de la hiperinflación que corresponde al protagonismo del Estado en la economía. No obstante, después de solicitar y obtener créditos del exterior mediante el aval petrolero, el desarrollo social y el crecimiento económico eran figurados, ya que un reajuste mundial en las tasas de intereses resquebrajó el aparato estatal.

Como consecuencia directa y por las implicaciones en el sistema económico mundial que tendría la situación moratoria de México, los organismos internacionales, entiéndase Banco Mundial y Fondo Monetario Internacional, ofrecen su ayuda mediante las cartas de intención, cuyo propósito es proveer a los países en necesidad de recetas disfrazadas de herramientas para contrarrestar la crisis.

[..] La reunión realizada por el BM y e FMI, conocida como 'Consenso de Washington' [...] planteó que las raíces del desequilibrio estructural de América Latina estaban en el modelo de desarrollo seguido en la posguerra que asignaba un papel de liderazgo a la estrategia de sustitución de importaciones y al Estado de motor de crecimiento. [...] la exagerada expansión estatal se evidenció en: el incremento del Estado como inversionista, el incremento del tamaño de las empresas públicas y el aumento de las regulaciones.³⁵

³⁵Arturo Ortiz Wadgymar et al, México: *México: pasado, presente y futuro: del proteccionismo a la integración: apertura y crisis de la economía*, Siglo XXI, México, 1996, p. 109

El problema radica en que dichas recetas no viene acompañadas de análisis a los problemas nacionales, mucho menos tienen en cuenta que los procesos históricos difieren entre cada Estado contratante, es decir, la base social de la creación de instituciones no es abordada, de ahí que no se obtengan, ya no se hable de los resultados esperados, sino mínimamente exitosos en los distintos rubros.

Parte del argumento del libre mercado proviene de la incapacidad del Estado para satisfacer las necesidades de su población. Si no existieran las fronteras ni las políticas proteccionistas, en teoría, la “mano invisible” distribuiría las ganancias equitativamente y sanearía los sectores de la economía que han sido corrompidos por el paternalismo estatal. Empero, “*El laissez-faire*, el modelo orientado a la exportación del siglo XIX, fue abandonado en toda América Latina, porque el ‘sabio consejo’ ya no era recompensado con grandes flujos de inversión extranjera. El resultado fue un cierre generalizado al comercio y a las finanzas internacionales y un involucramiento creciente del Estado en la promoción del desarrollo económico.”³⁶

Así, las cartas de intención proponen a los países en vías de desarrollo fuertes desregulaciones al mercado acompañadas de privatizaciones de los servicios otorgados por el Estado: educación, salud, vivienda, trabajo etc., lo cual se contrapone directamente a las conquistas sociales obtenidas a partir de la Revolución Mexicana.

Los principales puntos que aborda el Consenso de Washington giran alrededor de lo siguiente:

- El control y la disminución del déficit público
- La eliminación de los subsidios y la orientación del gasto hacia infraestructura pública.
- La ampliación de la base fiscal y la moderación de la tasa de impuestos.
- El manejo de una política de tasa de interés positiva para motivar el ahorro.
- La aplicación de una tasa de cambio competitiva que fomentara las exportaciones.

³⁶ Sara Babb, *Op Cit*, p. 9

- La aplicación de una tasa comercial que liberalizaría la circulación de mercancías.
- El establecimiento de políticas favorables a la inversión extranjera directa y atraer capitales y tecnología.
- La privatización de empresas en manos del Estado
- La garantía de los derechos de propiedad con miras a lograr el control del desarrollo tecnológico por parte de los países desarrollados.³⁷

Las propuestas no iban encaminadas a fomentar el desarrollo en los países necesitados, sino a subordinarlos a las demandas de bienes y servicios de los países industrializados, de ahí que el Estado se convierta en un obstáculo para la desregulación de los sectores estratégicos donde éste es inversor.

La aviación nacional se inserta en este marco a partir de la privatización de sus principales empresas: Aeroméxico y Mexicana de Aviación a finales de la década de los ochenta para su posterior rescate, mediante la creación de Cintra en 1995 y finalmente la reprivatización en el 2005 y 2007 respectivamente.

El sexenio de Carlos Salinas de Gortari reafirmó las propuestas del Consenso de Washington en diversas áreas del desarrollo y crecimiento económico: el campo, las telecomunicaciones y también los transportes, como ejemplo de esta práctica fue durante su administración que Mexicana de Aviación es vendida.

Dentro de los sectores considerados estratégicos por la Constitución Política de México no se establece específicamente la aeronáutica ni la aviación civil; la creación de Cintra se inserta en un marco legal poco claro y, a su vez, determinado por las presiones internacionales.

La Controladora Internacional de Transporte Aéreo, se crea después de la crisis de 1994 con el objetivo de rescatar y sanear las empresas de aviación civil más importantes para el país. Sin embargo, un fuerte argumento en contra es la posible creación de un monopolio.

³⁷ Arturo Ortiz Wadgymar et al, México: *México: pasado, presente y futuro: del proteccionismo a la integración: apertura y crisis de la economía*, Siglo XXI, México, 1996, p. 110

En primer lugar, es necesario tener en cuenta quienes fueron algunos de los accionistas que se beneficiaron de la reestructuración del sector en 1995. Entre los principales inversionistas poseedores de las acciones de Mexicana, hasta su quiebra y reestructuración, se encontraba Miguel Alemán Velasco quien también ocupó la gubernatura de Veracruz; los hermanos Pablo e Israel Brener, contribuyentes en la campaña presidencial de Carlos Salinas de Gortari y grandes compradores de paraestatales; Carlos Abedrop Dávila entonces presidente de los banqueros en el momento de la expropiación de 1982 y del Grupo Falcón, por medio del cual se hizo de un buen paquete accionario de Mexicana de Aviación; José Serrano Segovia conocido como el *zar* de Transportación Marítima Mexicana y, después, de la Ferroviaria; todos ellos fueron apoyados por los ex presidentes Miguel de la Madrid, Carlos Salinas de Gortari y Ernesto Zedillo.³⁸

De esta forma, el paternalismo estatal se convirtió en el semillero de los vicios de las administraciones, ya que los negocios se basaban mayoritariamente en las relaciones interpersonales y no en la planeación.

En segundo lugar, se debe considerar que el espacio aéreo constituye parte del territorio, como las aguas y la tierra, así que corresponde al Estado vigilar el respeto al uso que se le de. Si bien no es vital su participación accionaria dentro de las empresas, sí es su prerrogativa sentar las políticas que delimiten la participación tanto de particulares extranjeros como nacionales.

En tercer lugar, es necesario recordar que el éxito o el fracaso de las empresas, depende en gran medida de los planes de negocios, así como de las administraciones. Así, no se puede elevar a la categoría de ley un planteamiento que indique que las empresas estatales son menos competitivas que las privadas. "[...] La corrupción se enseñoreó en algunas empresas públicas, precisamente propagada desde las altas esferas administrativas y gubernamentales hacia abajo. Sin embargo, la corrupción tampoco es ajena al sector privado, que frecuentemente se beneficia de las corruptelas públicas."³⁹

³⁸Carlos Fernández-Vega, "México S.A." en *La Jornada.com.mx*, México 25 de julio de 2003, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2003/07/25/022a1eco.php?origen=opinion.php&fly=1> [consulta: 26 de mayo de 2007]

³⁹ Arturo Ortiz Wadgymar et al, México: *México: pasado, presente y futuro: del proteccionismo a la*

Al revisar la composición de Cintra los porcentajes varían entre el sector privado y el público, siendo este último el de mayor poder. “En enero del 2005, la tenencia accionaria de Cintra se distribuía así: el IPAB, 46.5%; Secretaría de Hacienda, 10.2%; Nacional Financiera, 3.5%; BBVA Bancomer, 13.5%; Banamex, 9.7%; Scotiabank Inverlat, 6.2%, y en el mercado accionario aproximadamente 10.4%.”⁴⁰

Bajo esta lógica, los dos modelos chocan ante la esencia de su formación. Sin embargo, para la aeronáutica nacional, un Estado débil aumenta la vulnerabilidad de ésta en el ámbito internacional, ya que las condiciones de competencia no son las mismas con respecto a las aerolíneas internacionales, las cuales sí gozan de la protección de sus gobiernos.

Es prudente recalcar la ubicación geográfica de nuestro país, ya que ser el paso obligado para Estados Unidos puede ser considerado como un área de oportunidad. Sin embargo, es necesario llevar a cabo acuerdos de cooperación con otras naciones en temas relacionados con el uso de las plataformas, el combustible, el personal de las torres de control etc., para obtener mayores beneficios cuando las empresas compiten fuera de sus límites. Claro está, que es labor del Estado iniciar las negociaciones, porque cualquier acuerdo alcanzado involucra sectores de la población, empresas estatales, recursos naturales que no están sujetos a las disposiciones del libre mercado o, al menos, no deberían.

Las relaciones entre los elementos de ambos modelos económicos se conectan entre sí por el desarrollo de sus instituciones. Si bien, la rectoría del Estado en la economía deviene de las conquistas revolucionarias, no controlaron los abusos de poder por parte de sus funcionarios, ocasionando una debilidad en las estructuras gubernamentales.

Con instituciones débiles, el levantamiento en armas del EZLN, los asesinatos del posible sucesor presidencia Luís Donald Colosio y de Francisco Ruiz Massieu, así como una decisión mal tomada como no mover a tiempo las

integración: apertura y crisis de la economía, Siglo XXI, México, 1996, p. 134

⁴⁰Victor Cardoso, “Reacción negativa en la bolsa por la barata de Mexicana” en *La Jornada*, 2 de diciembre de 2005. Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2005/12/02/028n1eco.php> [consulta: 26 de mayo de 2007]

bandas de flotación del tipo de cambio, se propagó una atmósfera de pérdida de credibilidad, ocasionando una inminente salida de capitales. Acto seguido, reapareció la intervención del FMI y BM, ya que a los ojos de sus analistas, México no había sido capaz de solucionar la crisis. Esto, reafirmó la inserción de nuestro país en el modelo neoliberal de desarrollo y proyectó al Estado, específicamente en materia de la aeronáutica, como la aspiradora de los riesgos y responsabilidades, mas no como planeador y ejecutor de una política adecuada a las necesidades del momento.

A partir de aquí, se entiende a la intervención Estatal como el recurso en caso de que las medidas neoliberales adoptadas fallen. Cintra se constituyó como un primer intento de organizar la aviación nacional; participa con el 70% del mercado nacional y sin ésta, la competencia de las aerolíneas mexicanas por separado representaría en realidad una oportunidad para las grandes transportadoras estadounidenses.⁴¹

Entre los dos modelos de desarrollo que pesan sobre la aeronáutica nacional, es necesaria la participación del Estado, la cual no debe ser mediante la posesión de las acciones empresariales obligatoriamente, sino mediante la creación de leyes y proyectos que permitan aprovechar los cielos como un recurso más y no como un complemento a diversas industrias.

El gobierno del presidente Vicente Fox retrocedió en el camino de llegar a la estructuración de una política aeronáutica fuerte y útil a los intereses internos. Durante su administración se evitó a toda costa agregar un párrafo a la Ley Federal de Competencia, proyecto impulsado por los diputados de PRI y PRD, cuyo contenido habría sido:

Artículo 4 bis. Se declara a la aviación comercial como área prioritaria del desarrollo nacional y actividad de interés público, para lo cual el Estado participará en la o las empresas que operen aerolíneas bandera. En estas empresas podrán participar la inversión social y privada, nacional o extranjera, pero esta última en los límites establecidos en la ley de la materia. El Estado deberá mantener, en las normas que rijan dichas empresas, el derecho de vetar cualquier decisión

⁴¹Cfr. Antonio Juárez, “Sin política aeronáutica, el gobierno llevó a las aerolíneas de la protección a ultranza a la desregulación caótica, ”, en *Proceso*, No. 1164, 21 de febrero de 1999, p.13

independientemente de la participación que tenga en las mismas. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes queda facultada para regular las tarifas de la o las aerolíneas bandera, a fin de evitar que éstas representen el ejercicio de una práctica monopólica.⁴²

En México se observa una escasa conciencia de los sectores claves de la economía, así como de sus leyes, sobre todo, de la Constitución Política Mexicana. Así, al término de la administración del Presidente Vicente Fox, CMA fue puesta a la venta y adquirida por Grupo Posadas, de quién se rumora aparece en la lista de Amigos de Fox. Una vez más, los favores entre grupos de poder pasaron la factura a la aerolínea de bandera nacional.

⁴² Fernando Ortega Piarro, “Iniciativa del PRI y PRD para proteger a Cintra”, en *Proceso*, No. 1277, 22 de abril de 2001, p.36

3. La importancia de Mexicana de Aviación

La aviación nacional, en general, es un subsector dentro de las comunicaciones y transportes; su estudio obliga a una reflexión acerca de su origen y desarrollo a través de los distintos momentos políticos y económicos del país.

Su importancia recae tanto en los ingresos que reporta a un país como México, como en la movilidad de bienes y personas, es decir, el relativo acortamiento de las distancias.

Estudiar el caso específico de la Compañía Mexicana de Aviación implica abordar la aviación comercial nacional desde sus inicios, ya que es la primera aerolínea mexicana y la cuarta más antigua del mundo.

Es necesario ubicar en el contexto histórico diversos hechos, como el primer vuelo realizado por el deportista Alberto Braniff por los llanos de Balbuena, Distrito Federal, en 1910, así como el uso del servicio por el gobierno de Venustiano Carranza en 1915 cuando se forma el Arma de Aviación en el Ejército Mexicano, ya que aparte de ser acontecimientos trascendentales remarcan el uso comercial, político y económico que en adelante tendrá la conformación de las empresas del sector.¹

Antes, “[...] el 30 de noviembre de 1911 [...] el Presidente Francisco I. Madero se convierte en el primer estadista del mundo que volaba y esto lo hizo en un avión ‘Duperdussin’ piloteado por el francés Dyot durante una exhibición aérea sobre la ciudad de México.”²

La aviación nacional, antes de las compañías aéreas, se desarrolla con relativa informalidad, debido a la falta de infraestructura y personal capacitado para las funciones. No sorprende que una de las primeras actividades relacionadas con el subsector sea el circo aéreo en las aeronaves incipientes y carentes de sistemas de seguridad.

¹ Adolfo Crespo y Vivó coordinador, *Mexicana. La primera siempre será la primera*, México, Clío, Espejo de Obsidiana, GM Editores, 2006, pp. 27-30

² Emilio Carranza, *Resumen Histórico de la Aeronavegación*, Secretaría de la Defensa Nacional, 1995, p.

No obstante, todo el subsector adquirió importancia al analizar el recorte a las distancias que dicho servicio proveía, mismo que, a su vez, incentivaba el desarrollo de otros como el postal o el turístico.

El desarrollo de la aviación nacional va ligado directamente al de la CMA debido a su impacto en otros sectores de la misma; la construcción de aeropuertos, la investigación respecto al trazo de rutas, la capacitación del personal son sólo algunas actividades desarrolladas por la empresa desde sus inicios con capital privado, pero con la intervención del gobierno en lo referente al otorgamiento de permisos y concesiones a través de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, ahora Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

De la misma manera, la CMA se desarrolla a partir del crecimiento mundial del sector. Los primeros problemas a los que se enfrentaron fue desarrollar los mecanismos que permitieran contrarrestar el peso de la aeronave, asimismo se buscó diseñar los aeroplanos para neutralizar la resistencia del aire y, por último, crear los aparatos que permitieran la navegación guiada.³

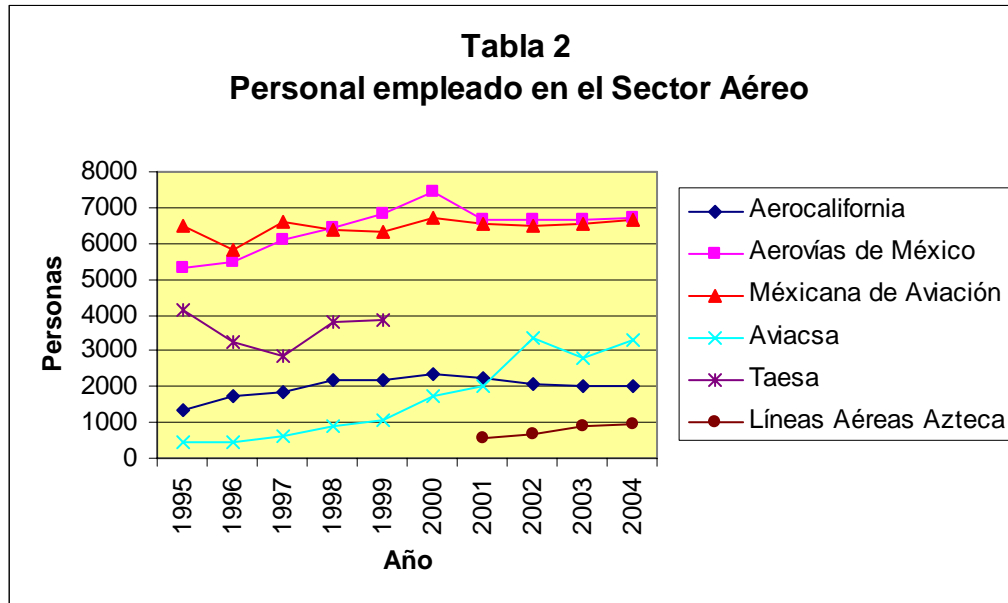
La segunda Guerra Mundial es un propulsor de toda la industria, ya que los avances tecnológicos con fines bélicos fueron retomados con posterioridad por las empresas privadas especializadas en la creación de aeroplanos.

La conveniencia geopolítica del desarrollo del sector implicaba no sólo la compra o creación de aeronaves, sino también de construcción de aeropuertos con todos los elementos que conlleva: pistas de despegue y aterrizaje, salas de espera, torres de control, por mencionar algunos elementos, de ahí, que en el caso específico de México los primeros aeropuertos estén localizados en ciudades comerciales o de importancia económica: la Ciudad de México, Tampico, Veracruz, entre otras.

Por lo que respecta a la sociedad, una empresa en crecimiento representa oportunidades de empleo para sus habitantes; el desarrollo de todo un sector obliga a la realización de distintas actividades y, por tanto, a la ocupación de todos

³ Gregorio Millán Barbany, *Cien años de aviación. tecnologías, inventos y aplicaciones*, Real Academia de Ciencias, España, Dirección URL: http://www.rac.es/6/6_2_2.asp?idC=64&idN3=30, [consulta: 16 de mayo de 2007]

los perfiles: profesionistas, trabajadores, técnicos, empleados de confianza, por mencionar algunos. En este sentido, la CMA junto a Aeroméxico, es la aerolínea con mayor personal en el país; alrededor de 13 000 familias se benefician de las prestaciones y la seguridad social ganada a partir de los sindicatos y del modelo nacionalista de desarrollo que cobijó sus actividades la mayor parte del tiempo.



4

Actualmente, es una empresa, cuyos altibajos, así como ingresos y egresos dan fe de las contradicciones de un modelo de crecimiento económico poco apto y pensado para los países en vías de desarrollo.

Así, la dinámica entre el modelo de desarrollo mundial, el interno y las políticas de los gobiernos en turno se liaron para comprometer el sector a través de sus empresas más importantes, a los intereses extranjeros o privados que no reportan ganancias pero que le obligan a responsabilizarse por el costo social y económico antes, durante y después de las crisis.

⁴ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, “La Aviación Mexicana en Cifras 1989-2005”, [en línea], México, www.sct.gob.mx, 2006, Dirección URL: http://portal.sct.gob.mx/SctPortal/appmanager/Portal/Sct;jsessionid=FNJWcQGc40rhH9IDYBfxb2VJg4Z9LpJnnhWKi0nfRvJnyVd2WqTn!-1420258258!-1630898274?_nfpb=true&_pageLabel=P52001

3.1 Breve Reseña y Antecedentes de la Aviación Comercial en México

Los primeros años de la aviación nacional fueron precarios y de poca investigación en el rubro. Sin embargo, el relativo acortamiento de distancias –en relación al tiempo de tránsito- entre la capital y los estados de la República sentó las bases para el desarrollo de la aviación comercial.⁵

Mexicana de Aviación inicia operaciones con capital privado proveído por empresarios estadounidenses. “Los accionistas eran [...] [Lody A.] Winship y [Harry J.] Lawson, mientras. [...] El capital social estaba constituido por 20, 000 pesos, representados por dos mil acciones de cien pesos cada una, de las cuales Harry J. Lawson poseía mil ochocientas cincuenta y Lloyd A. Winship setenta y cinco”⁶

En la década de los veinte el subsector no era considerado estratégico; era un tipo de aventura en la que el Estado sólo otorgaba los permisos necesarios para que la industria privada desarrollara la infraestructura necesaria, aunque ésta permanecía con el giro de pública, solamente existía una línea aérea nacional y pocas extranjeras llegaban a territorio para usar los aeropuertos.

Bajo esta lógica se puede dividir la historia de CMA en dos etapas; los primeros años, en los cuales la tenencia accionaria estaba en manos de los particulares hasta la primera intervención del Estado, es decir, de 1921 a 1982. La segunda cuando cambia de manos del Estado a los particulares casi cada sexenio, o sea, de 1982 al 2005.

En la primera etapa el cambio de dueño es entre particulares como resultado de la disparidad entre los egresos y los ingresos derivados de la construcción de aeropuertos, trazos de rutas y toda la labor de investigación

⁵ Compañía Mexicana de Aviación inició operaciones con capital extranjero proporcionado específicamente por banqueros e inversionistas norteamericanos. El gobierno mexicano permitió dicha situación, ya que no contaba con el capital suficiente para hacerlo, además de que era un área nueva y con altos índices de riesgo. En este apartado se mencionan los personajes con mayor número de acciones, por ser éstos los que decidieron el rumbo de la empresa, sin olvidar que no eran los únicos.

⁶ Adolfo Crespo y Vivó coordinador, *Mexicana. La primera siempre será la primera*, México, Clío, Espejo de Obsidiana, GM Editores, 2006, p.40

anterior a su concesión. En 1921 toma el control un banquero estadounidense llamado George L. Rhil; ahora el control accionario se encontraba distribuido de otra forma.

[...] 50,000 pesos, oro nacional, divididos en 25, 000 acciones al portador de 2.00 pesos oro nacional cada una, distribuidas de la siguiente forma: William L. Mallory, casado y de 31 años de edad, siete mil quinientas acciones; Randal G. Piper, soltero de 40 años de edad, nueve mil acciones. Todos residían en Tampico y tenían negocios en esa ciudad.⁷

Si bien existe toda una historia respecto a la compra de la compañía por parte del Sr. Rhil, es prudente resaltar que la naturaleza de la adquisición es recorrer el país para la transportación del dinero rápida y seguramente.

Paralelamente, la compañía inicia el servicio regular de correo aéreo. "El primer embarque de correo aéreo en un vuelo Cía. Mexicana de Aviación, fue realizado el 15 de abril de 1928, en la ruta México Tuxpan-Tampico con un avión 'Fairchild'. Poco tiempo después, el 15 de octubre de ese mismo año, se inauguró un servicio semejante en la ruta Tejería-Villahermosa-Cd. Del Carmen y Mérida."⁸

La comunicación con el sureste mexicano era vital, ya que, hasta ese momento, la zona se caracterizaba por mantener mayor comunicación con Estados del Caribe y Estados Unidos que con la capital.

Asimismo, la competencia internacional iba en aumento y al final de la década de los veinte las opciones para CMA eran fusionarse con Pan American Airways o volverse su competencia; la última pudo haber significado la desaparición de la empresa, ya que la nueva aerolínea traía consigo el apoyo incondicional y económico de su gobierno.

A partir de la década de los años treinta Mexicana opera a la sombra de Pan American Airways obteniendo concesiones para rutas con EUA, enfocando su mercado hacia Nueva York y Los Angeles principalmente, por su proximidad y por el interés de los pasajeros transportados.

⁷ Adolfo Crespo y Vivó coordinador, *Mexicana. La primera siempre será la primera*, México, Clío, Espejo de Obsidiana, GM Editores, 2006, p.56

⁸ Emilio Carranza, *Resumen Histórico de la Aeronavegación*, Secretaría de la Defensa Nacional, 1995, p.64

El siguiente cuadro ofrece una visualización acerca de los distintos momentos en los que Mexicana de Aviación adquirió la concesión sobre sus rutas, así como el estatus, ya sea público o privado, del que gozaba.⁹

Tabla 3.- Cronología de la Concesión de Rutas a Mexicana de Aviación

Fecha	Propietario	Puntos en la Ruta
12 de julio de 1921	Loyd A. Winship Harry J, Lawson	México, D.F. Veracruz, Ver. Tampico, Tamps., San Luis Potosí., S.L.P.
15 de octubre de 1928	George L. Rhil	Tejería – Minatitlán Villahermosa - Ciudad de Carmen Campeche-Mérida.
6 de marzo de 1929	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	México, Brownsville Tampico, Ciudad de México.
15 de mayo de 1929	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	Tejería,Ver – Minatitlán Tapachula.
2 de septiembre de 1929	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	Tejería,Ver – Tapachula - Guatemala
Conexiones Internacionales 1930	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	Brownsville - New York Mérida - La Habana o Miami Guatemala – Panamá

⁹ Adolfo Crespo y Vivó coordinador, *Op. Cit.*, p.322

18 de diciembre de 1935	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	México D.F. Guadalajara Los Mochis, Mazatlán Hermosillo, Mexicali, Los Ángeles.
Fecha	Propietario	Puntos en la Ruta
9 de abril de 1951	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	México - La Habana Azores – Azores Lisboa – Madrid
7 de diciembre de 1954	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	México D.F. - Puerto Vallarta, Guadalajara
17 de marzo de 1957	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	México - Los Ángeles
15 de octubre de 1957	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	México – Chicago
4 de febrero de 1966	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	Cozumel – Miami
11 de octubre de 1966	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	México – Guadalajara San Antonio-Dallas
4 de noviembre de 1971	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	México - San Juan de Puerto Rico
15 de diciembre de 1971	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	México – Mazatlán Denver.
	Corporación de Aviación de las Américas. (Pan American Airways)	México D.F. - Cancún

Febrero de 1973	las Américas. (Par American Airways)	
-----------------	---	--

Fecha	Propietario	Puntos en la Ruta
28 de junio de 1973	Corporación de Aviación de las Américas. (Par American Airways)	México - San Luis Missouri,
23 de junio de 1982	Estado Mexicano	México - Zacatecas - Tijuana
12 de mayo de 1989	Estado Mexicano	México - Nueva York - México
15 de marzo de 1996	Cintra (Estado Mexicano)	México-Cancún-Lima-Buenos Aires.
20 de abril de 1996	Cintra (Estado Mexicano)	Acapulco - México - Montreal
11 de julio de 1996	Cintra (Estado Mexicano)	Los Ángeles - México Bogotá - Santiago de Chile.
15 de diciembre de 2003	Cintra (Estado Mexicano)	México - Buenos Aires ¹¹

11

¹⁰ Para este cuadro, se utilizará México D.F. cuando se refiera al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez. Sin embargo, hay otras rutas, no sólo de Mexicana de Aviación, cuyo punto de partida es algún otro aeropuerto dentro del país, por tanto, México escrito sólo se refiere a dichos vuelos.

¹¹ Adolfo Crespo y Vivó coordinador, *Mexicana. La primera siempre será la primera*, México, Clío, Espejo de Obsidiana, GM Editores, 2006, pp 15-214

Después de casi 50 años de permanecer en manos de un solo dueño, los malos manejos y la falta de una política gubernamental que regulara al sector, así como la crisis económica que enfrentaba el país debido a los diversos créditos obtenidos a través de los yacimientos de petróleo provocaron la quiebra de la empresa y la primera intervención Estatal.

Son de recordar los problemas de Mexicana a finales de la década de los 60, cuando habiéndose declarado la suspensión de pagos, el vicepresidente de su consejo de administración Crescencio Ballesteros, convenció a los dueños de Panamerican Airways para que le vendieran su parte de Mexicana en vez de mandarla a la quiebra.¹²

Esta primera etapa viene acompañada del paternalismo estatal conductor de la economía, mas no del desarrollo de políticas que permitieran el crecimiento responsable del sector por parte de sus accionistas.

Es decir, el Estado se limitó a otorgar permisos y concesionar la administración de la infraestructura, pero no estructuró la cadena productiva y no le dio un papel estratégico en la economía de ahí que sea él quien absorba los costos monetario y social de los errores de los particulares. En este momento, el Estado, a través de sus instituciones debió recuperar el tiempo perdido estructurando el desarrollo del sector con base en las necesidades nacionales y, consecutivamente, de las empresas mexicanas.

Bajo esta lógica, la segunda etapa de la vida de CMA sigue la misma línea, es decir, el Estado luce cuando los particulares desaparecen, sólo que el modelo económico mundial de desarrollo ha iniciado sus cambios más profundos ante los cuales un Estado débil no representa obstáculo alguno para la implantación y

¹²Roberto Campa Zúñiga, "Preparados para despegar", [en línea], *La Jornada.unam.mx*, 24 de mayo de 2005, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2005/01/24/004n1sec.html>, [consulta: Jueves 3 de mayo de 2007]

puesta en marcha de medidas que le desregulen y no lo hagan participe de las ganancias del sector, mas sí de las pérdidas.

Con la adquisición de Mexicana en el periodo del presidente Miguel de la Madrid, se vuelve obvio que la prioridad es mantener la confianza en los inversores extranjeros, mas no aprovechar los recursos naturales con base en las necesidades internas.

Durante este periodo, México inicia los cambios en sus políticas para adoptar las medidas neoliberales impuestas por el FMI y el BM con la intención de obtener de ellos los préstamos suficientes para gestionar el gobierno.

No obstante, sólo fue la antesala para las reformas estructurales que vendrían durante el sexenio de Carlos Salinas de Gortari; se buscó liberar al Estado del gran aparato burocrático construido en alrededor de 70 años. Así, se privatizó la mayoría de las empresas paraestatales que florecieron sostenidas por el modelo paternalista de conducción de la economía. Entre ellas se encontraba CMA, adquirida por el Grupo Xabre a través de la Corporación Falcón.

La adquisición por parte de este grupo fue el reflejo de una actuación poco estudiada y menos fundamentada, ya que cuatro años más tarde fue revendida a la competencia de la empresa, es decir, a Aeroméxico, cuya posición económica no distaba por mucho de la gozada por CMA, de tal suerte que un año después y en la coyuntura del *error de diciembre* ambas son recuperadas por el Estado ante sus inminentes quiebras.

Así, en 1995 inician operaciones dentro del *holding* llamado Cintra que buscó su reestructuración así como el saneamiento de sus finanzas para obtener de ellas ganancias a largo plazo. Alrededor de 10 años duró este periodo de gracia que permitió el levantamiento de ambas empresas. Es un periodo de gracia, ya que el Estado las protegió de la competencia externa.

Aquí se inicia una intervención estatal a largo plazo, la cual era necesaria por la gravedad de la situación. No obstante, la reacción del gobierno constituye el primer paso en la creación de una política en materia de aviación comercial. Sus acciones como el subsidio a la turbosina o la concesión de rutas aéreas sólo a las

empresas nacionales, les permitió volverse a colocar dentro del consumo doméstico como las únicas opciones, si bien no las más económicas.

Casi todas las empresas del servicio de línea sólo pudieron salvarse de la perspectiva de pérdidas, desde el momento de su fundación, gracias a medidas de fomento estatales. La ayuda del Estado, ya sea mediante pago elevado de planeamientos, o tomando a su cargo los costos de seguridad aérea, o por medio de subvenciones decisivas para el desarrollo de aviones, de contribuciones para la construcción o mantenimiento de los puertos aéreos, o sufragando los gastos para la formación de los pilotos o inclusive de la explotación, es la que siempre ha vuelto a ser posible, en la competencia de las aspiraciones militares de hegemonía y los intereses particulares de los estados, un desarrollo impetuoso. Inclusive allí donde las compañías de navegación aérea presentan beneficios, el Estado ha contribuido también por lo regular a éstos, ya sea por vía de subvenciones de desarrollo o de subsidios de correos, o en alguna otra forma indirecta.¹³

La situación económica después de la creación de Cintra tomó tiempo para ser enmendada, es decir, el saneamiento de las finanzas no apareció de la noche a la mañana; durante los primeros años que siguieron el rescate estatal la tendencia fue la pérdida; en el 2003 y según los reportes bursátiles 699 millones de pesos se incrementaron a la cuenta, dando un total de mil 758 millones de pesos. Esto superaba en un cincuenta por ciento su deuda un año antes y los pasivos no correspondían a los ingresos totales por 6 mil 917 millones de pesos.¹⁴

Así, el capital con el que Cintra inició operaciones en 1995 de 12 mil millones de pesos, decreció a 2 mil millones en 2003. Después de una reestructuración de todas las áreas, que incluyó despidos a personal de confianza y sindicalizado, hubo un repunte del catorce por ciento y, por primera vez en diez años, se obtuvieron ganancias en el 2004 y 2005.

El marco referencial que dan las cifras sirve para entender que sanear las finanzas de empresas paraestatales toma tiempo, debido a los factores

¹³ Fritz Voigt, Traduc. Carlos Gerhard, *Economía de los sistemas de transporte*, México, FCE, 1954, p. 299

¹⁴Cfr. Victor Cardoso, “Suma Cintra 699 millones de pesos a sus pasivos en el segundo trimestre”, [en línea], *LaJornada.unam.mx*, 25 de julio de 2003, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2003/07/25/021n1eco.php?origen=economia.php&fly=1> [consulta: 4 de mayo de 2007]

involucrados, pero sí se pueden convertir en empresas competitivas en el mercado internacional, si bien no existe una fórmula.

Los problemas se inician al no haber un pilar ni una línea consecutiva de las acciones gubernamentales, ya que justo cuando empieza el repunte positivo de ambas aerolíneas, sobre todo de Mexicana, se decide ponerla a la venta bajo criterios cuestionables referentes al precio, la licitación, los posibles compradores, por mencionar algunos, lo cual también coincide con el cambio de administración.

Sin embargo, es responsabilidad del Estado saber a quién está concediendo la utilización de las rutas y, sobre todo, asegurar que la iniciativa privada cumpla las encomiendas respecto a la creación de empleos dignos y bien remunerados, contribuyendo no sólo al crecimiento de la economía, sino al desarrollo de la sociedad en general.

3.2 La licitación y el proceso de venta en el 2005

La creación de Cintra vino como consecuencia del desgaste producido por los malos manejos de particulares y la débil actuación del Estado en un sector, que por sus características, debería ser considerado estratégico.

Como ya se ha establecido, la situación económica de las empresas era por demás crítica; con la intervención del Estado se buscó revertir la tendencia de pérdidas y lograr un repunte, el cual se reflejaría posteriormente en ganancias para el propio Estado y, paralelamente, financiamiento para proyectos de desarrollo de la sociedad en general.

El repunte de ambas empresas, CMA y Aeroméxico, fue interpretado en la coyuntura de un modelo neoliberal y por los dirigentes gubernamentales como la señal para el inicio del proceso de venta.

En este sentido, la primera aerolínea en ser puesta a la venta es Mexicana de Aviación; la licitación y el proceso de compra – venta contradice los propósitos de la creación de Cintra, es decir, el saneamiento de las empresas para obtener de ellas el mayor beneficio y ganancia como sea posible.

Con la conformación de Cintra, Mexicana de Aviación estuvo protegida, ya que su verdadera y única competencia era Aereoméxico. A partir de aquí fue

evolucionando y volviéndose más competitiva, expandiendo sus mercados al exterior, sobre todo, a Sudamérica.

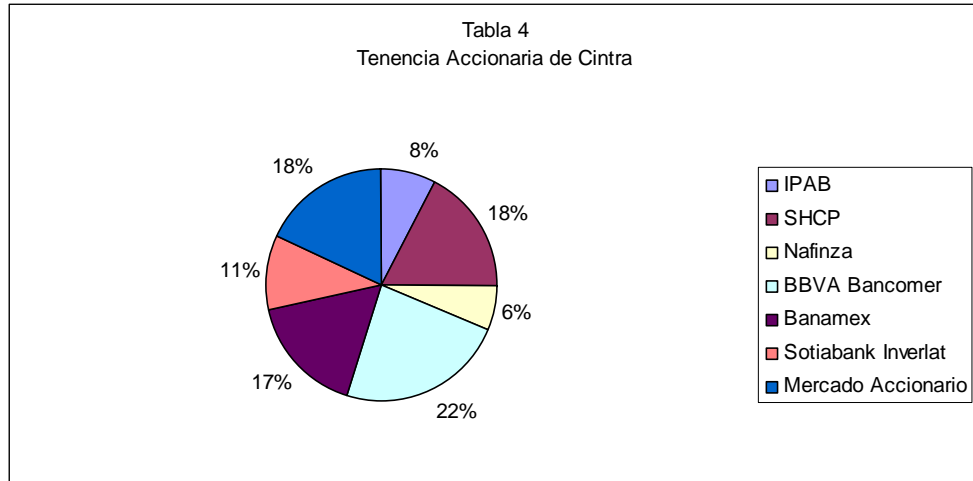
Una concepción errada o poco exacta es que constituye una empresa poco competitiva o un lastre para la economía nacional. Es verdad que tiene deudas, así como el constante pago de préstamos, sin embargo, “[el] gran pasivo de 460 millones de dólares, no es un pasivo revolvente, porque son los boletos que tiene por cobrar Mexicana y que están en manos de las agencias y de los intermediarios, entonces es un pasivo que está recuperándose.”¹⁵

La situación de la empresa respecto a sus compromisos económicos constituye un argumento neoliberal a favor de la venta, siendo los particulares, en primer lugar, quienes deben recuperar su inversión y después el Estado, si algo queda, ya que se le culpa de no haber propiciado las condiciones para el desarrollo de proyectos que sólo reportaba ganancias a un círculo y que terminan amenazando o sacando las utilidades obtenidas a partir del cobijo del Estado.

Pero existe una contra parte debido a que el valor de la empresa fue aumentando por su participación en los mercados internacionales; se calcula que la empresa posee 180 millones de dólares sólo en caja, por esta razón la decisión de su venta sorprende pero también preocupa por las condiciones en que se llevó a cabo.

El inicio de la venta de Mexicana de Aviación se dio en el mes de abril del 2005, sin embargo, fue aprobada por el Senado de la República hasta diciembre de ese mismo año. Cabe recordar que la participación del Estado a través del IPAB, SHCP y Nafinza era mayoritaria, pero no fueron estos actores los que diseñaron ni llevaron a cabo las transacciones, mucho menos los que mayores ganancias obtuvieron.

¹⁵ Víctor Cardoso, “Reacción negativa en la bolsa por la barata de Mexicana” en *La Jornada*, [en línea] 2 de diciembre de 2005. Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2005/12/02/028n1eco.php> [consulta: 27 de mayo de 2007]



16

La Ley del Mercado de Valores es el marco legal para las licitaciones públicas, debido a que algunos de los participantes son grupos de inversión que cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores, el órgano autorizado para su regulación es la Comisión Nacional Bancaria y de Valores. Así, la ley sostiene en su artículo 7 que:

Los valores, para ser objeto de oferta pública dentro del territorio nacional, deberán estar inscritos en el Registro.

La oferta pública en el extranjero, de valores emitidos en los Estados Unidos Mexicanos o por personas morales mexicanas, en forma directa o a través de fideicomisos o figuras similares o equivalentes, deberá notificarse a la Comisión describiendo las principales características de la oferta y ajustándose a las disposiciones de carácter general que al efecto expida la Comisión.

Las personas que realicen oferta pública de valores conforme a lo señalado en el párrafo anterior, deberán consignar expresamente en el documento informativo que utilicen para su difusión, que los valores objeto de la oferta no podrán ser

¹⁶ Tabla 4 realizada con datos del artículo de Victor Cardoso, "Reacción negativa en la bolsa por la barata de Mexicana" en *La Jornada*, 2 de diciembre de 2005. Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2005/12/02/028n1eco.php> [consulta: 26 de mayo de 2007]

ofrecidos, ni negociados en territorio nacional, salvo que dichos actos se lleven a cabo en términos de lo establecido en el artículo 8 de esta Ley.¹⁷

En este sentido, la licitación para la venta de Mexicana de Aviación recurrió además a otros actores como organizaciones no gubernamentales para asegurar que el proceso se llevaba a cabo con absoluta transparencia, es decir, como un conducto legitimador del cambio de propietario. Así, Transparencia Mexicana A.C. escogió al Ing. Julio Gutiérrez Trujillo como testigo de su labor.

Ahora, es prudente analizar el uso de información privilegiada en un marco de transparencia que obliga a reflexionar en su naturaleza, ya que lejos procurar al Estado de herramientas para la obtención de ganancias, se limitó a defender el interés del grupo que adquiriría el paquete accionario.

El uso de información privilegiada no favoreció el porcentaje estatal, sino a los banqueros accionarios ya de suyo favorecidos a través del FOBAPROA. Las acciones de la aerolínea se cotizaban en abril de 2005 en poco más de 8 pesos, 8.10 para ser exactos, situación que aprovechó el banco BBVA Bancomer para vender su parte obteniendo una ganancia de mil 805 millones de pesos.

Este banco se ha desprendió de su 13.51 por ciento de acciones durante los pasados cinco meses previos a un precio del doble del que se cotizan actualmente las acciones de Cintra [...] [ocasionando] un desplome de 12.27 por ciento, que ubicó los títulos a un precio de 4.33 pesos, y [...] en la última semana [de noviembre de 2005] se tiene acumulado un retroceso de 40 por ciento.¹⁸

Si bien existió uso de información privilegiada en la venta, es la misma que tenía el Estado y que no buscó aprovechar. No hubo claridad respecto al establecimiento de las ganancias que se deberían obtener, ya que lo mínimo que se podía pedir por acción eran 8 pesos y aceptaron un precio de 4, es decir casi la mitad, de ahí que sólo sea lógico que la venta se haya concretado en 165.5 millones de dólares para el Grupo Posadas¹⁹.

¹⁷ s/autor, s/ editor, [en línea], México, Dirección URL: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/doc/LMVal.doc> [consulta: ocho de ayo del 2007]

¹⁸ Víctor Cardoso, “Uso de información privilegiada en venta de Mexicana de Aviación” [en línea], *La Jornada.unam.mx*, 1 de diciembre de 2003, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2005/12/01/026n1eco.php> [consulta: 4 de mayo de 2007]

¹⁹ Víctor Cardoso, “Reacción negativa en la bolsa por la barata de Mexicana”, *Op. Cit.*

No obstante, el grupo conocido por sus inversiones en hoteles no fue el único posible comprador; aerolíneas consolidadas y con gran experiencia en el ramo buscaron adquirirla debido a su posicionamiento en el mercado de todo el continente; Iberia fue otro posible comprador que se acercó a Cintra para obtener de ella información. El presupuesto otorgado para concretar la operación era, por mucho, mayor del ofrecido por el Grupo Posadas.

Asimismo, Transparencia Mexicana S. A. señala en su informe, referente a su participación en el proceso de venta de la aerolínea, que para el 21 de noviembre, fecha en que se terminarían de recibir ofertas, otros grupos habían hecho ofertas, entre ellos: Grupo Xtra, S.A. de C.V., Grupo México, S.A. de C.V., y el consorcio conformado por Grupo Ángeles y Globalia, constituyendo la oferta nacional, es decir, los posibles inversores mexicanos que adquirirían las acciones del Estado.

No obstante, la posibilidad de que los inversores nacionales tomaran control sobre el paquete accionario no era la única. Iberia mostró intenciones de adquirir la aerolínea debido a su posesión de rutas nacionales e internacionales y de la capacidad de transportación de pasajeros.

El marco legal que regula las transacciones en el subsector es la Ley de Inversiones Extranjeras, obviamente cuando involucra participantes cuya naturaleza no es nacional. En este sentido, la ley establece en el artículo séptimo fracción segunda que:

En las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes:

- II.-** Hasta el 25% en:
 - a)** Transporte aéreo nacional;
 - b)** Transporte en aerotaxi; y
 - c)** Transporte aéreo especializado;²⁰

²⁰ s/autor, s/ editor, [en línea], México, Dirección URL <http://www.cddhcu.gob.mx/LeyesBiblio/doc/44.doc> [consulta: 9.V.07 12:25 pm.]

La naturaleza de la disposición es proteger el sector de los intereses extranjeros respecto a los internos, es decir, evitar un conflicto de intereses; restringir su participación es equivalente a supervisar la administración sobre la empresa. El problema surge cuando el Estado es relegado al papel de supervisor, es decir, cuando su labor se limita a la concesión de rutas.

En este sentido, la participación de Iberia en el concurso se caracterizó por la presión para obtener la libertad en la administración de la, hasta entonces, paraestatal.

Según información retomada en el diario *La Jornada* del periódico *Expansión*, Iberia entró al concurso por las dos aerolíneas y pidió información a Cintra acerca de la libertad para administrarlas. Sin embargo, debido a las leyes de Inversiones Extranjeras y del Mercado de Valores “los grupos extranjeros sólo podrán participar a través de consorcios con mayoría de capital local y controlados por inversionistas mexicanos.”²¹

Asimismo, expone como uno de sus motivos el liderazgo de la empresa en el mercado latinoamericano. No obstante, la empresa compite en la región con grandes aerolíneas que cuentan con el apoyo de sus gobiernos como Air France y KML.

La adquisición de la empresa significaba el dominio de sus rutas tanto nacionales e internacionales, así como de su filial de bajo costo Click, la cual cubre, en su mayoría, las rutas con mayor afluencia turística nacional.

Al hacer la comparación entre Grupo Posadas e Iberia, dejando las restricciones de la Ley de Inversiones Extranjeras a un lado, el pago por la aerolínea era desproporcionadamente mayor por parte de los inversores extranjeros. “[...] [Tenían] en su poder el cuaderno de venta de ambas aerolíneas [Mexicana de Aviación y Aeroméxico] y [...] [contaban] con liquidez suficiente, alrededor de mil 400 millones de euros, para acometer esta operación”.²² El precio

²¹ Cfr., s/a, “A Iberia le preocupan restricciones en la venta de Mexicana y Aeroméxico” [en línea], *La Jornada.unam.mx*, 25 de julio de 2003, Dirección URL: [consulta: 4 de mayo de 2007]

²² Cfr., s/a, “A Iberia le preocupan restricciones en la venta de Mexicana y Aeroméxico” [en línea], *La Jornada.unam.mx*, 25 de julio de 2003, Dirección URL: [consulta: 4 de mayo de 2007]

pagado por la aerolínea, por el grupo mexicano, no cubre ni siquiera el edificio de las oficinas corporativas ni los activos en caja.

Sin un análisis acerca de la obtención de ganancias, la empresa fue vendida en diciembre del 2005 al Grupo Posadas, empresarios conocidos por sus inversiones en infraestructura hotelera; su participación se analizará en el proceso más adelante, pero en este punto, el análisis irá dirigido a los verdaderos beneficiarios por la venta de la ex paraestatal.

Durante la crisis de 1994 la empresa ostentó pérdidas, por una parte, debido a la caída del poder adquisitivo de la población en general pero, por otra, porque no pudo hacer frente a sus compromisos adquiridos con distintos bancos, de ahí que hayan quedado como copropietarios después de la creación de Cintra.

Sin embargo, después de la venta, siguieron siendo ellos los más beneficiados, no sólo por la venta de sus acciones mediante el uso de información privilegiada, sino porque según Rosario Avilés²³, consultora independiente, “las negociaciones se hicieron de acuerdo con los intereses del Instituto para la Protección del Ahorro Bancario (IPAB), [...] ‘Lo que menos importa es cuánto se haya pagado por la empresa’, ya que esos ingresos ‘no terminarán en programas de desarrollo social o de infraestructura’²⁴ Asimismo, se espera obtener alrededor de 700 millones de dólares por cada una de las empresas que conformaban Cintra, sin embargo, se aceptó la propuesta de Grupo Posadas, lo cual replantea el estatus de todo el sector para los gobiernos.

Suena ilógico que un gobierno comprometa uno de sus sectores estratégicos a los intereses privados, sin embargo, se puede explicar a través de una necesidad de recabar fondos para su gestión, es decir, uno se deshace de pertenencias en tiempos difíciles para la economía para obtener recursos, sin malbaratarlos. No obstante, cuando un gobierno lo hace y al mismo tiempo permite a sus competidores vender la misma mercancía, ocasiona el abaratamiento de su mercancía.

²³ Licenciada en Periodismo, locutora de Aviación en Imagen, transmitido por Grupo Imagen.

²⁴ Eduardo Martínez Cantero, “Banqueros, los más beneficiados por venta de Mexicana de Aviación”, [en línea], *LaJornada.unam.mx*, 3 de diciembre de 2005, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2005/12/03/024n1eco.php> [consulta: 11 de mayo de 2007]

La misma dinámica ocurrió en el penúltimo año de gobierno del presidente Vicente Fox, es decir en el 2005, cuando se puso a la venta la aerolínea. La privatización de un sector estratégico como el aéreo responde a las políticas neoliberales implantadas desde el sexenio de presidente Miguel de la Madrid, reafirmadas por los siguientes gobiernos, pero dar concesiones para la operación de aerolíneas de bajo costo días antes de la venta de la empresa fue el equivalente a perder con conocimiento de causa. Para explicar lo anterior, se observa que:

En agosto de 1991 la desregulación de la aviación civil alentó el surgimiento de aerolíneas. Con la liberalización de rutas y tarifas, con menos restricciones y más discrecionalidad para otorgar permisos y concesiones se desató una intensa competencia no sólo entre las dos grandes líneas troncales, sino entre éstas y las nuevas aerolíneas, las cuales, a partir de prácticas comerciales agresivas, ganaron mercado, reduciendo sustancialmente las tarifas.²⁵

Parte del espacio aéreo ha sido privatizado con la venta de CMA y se espera que este año, 2007, lo haga la otra; la venta de Aeroméxico viene anunciada desde hace dos años pero hasta éste se concretará; no hay compradores preseñalados y tampoco precios tentativos, mas no sería una sorpresa que salieran a relucir los compadrazgos o las influencias entre los futuros nuevos dueños.

²⁵Roberto Campa Zúñiga, "Cintra, Quién dará más?" en *Suplemento semanal* [en línea], *La Jornada.unam.mx*, 24 de enero de 2005, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2005/01/24/004n1sec.html> [consulta: 11 de mayo de 2007]

3.3 Grupo Posadas, Mexicana de Aviación y la competencia internacional.

El proceso de la venta de Mexicana de Aviación ha sido controversial debido al precio pagado, porque el grupo adquisidor y por las nuevas políticas aplicadas por Grupo Posadas al interior de la empresa, es decir, la relación con los trabajadores se da en términos que favorezcan al productividad de la empresa, mas no el crecimiento de la fuerza laboral.

Sin embargo, la venta implicó indirectamente la concesión del espacio aéreo a intereses privados. La regulación y administración de un sector estratégico quedó superpuesto a intereses, cuya intención no es su crecimiento, sino la explotación de la licencia mientras les retribuya ganancias; cuando éstas se terminen, finaliza también su participación.

Es necesario investigar quiénes fueron, o son, los empresarios que adquirieron la aerolínea y que han estado haciendo con ella desde su adquisición. Asimismo, en la coyuntura de la agilización de procesos a través de la tecnología, Mexicana de Aviación ha adoptado medidas para competir con las nuevas líneas aéreas de bajo costo a través del uso de Internet.

La competencia no sólo viene a partir de las concesiones a empresas mexicanas, sino de las extranjeras que dan servicio en las rutas internacionales y que ante la apertura de los cielos han decidido iniciar operaciones en el país.

Por último, la relación de nuestro país con Estados Unidos marca una línea muy clara en diversas actividades de la economía nacional, ésta es que al ser el mayor socio comercial, sus recomendaciones o las de organismos intencionales a favor del libre comercio deben ser aplicadas a las estructuras nacionales en la brevedad posible.

En el caso concreto de la aviación, el acuerdo de cielos abiertos entre la Unión Europea y Estados Unidos tiene un impacto en la aviación nacional por la presión existente para liberalizar el sector; sin embargo, los competidores no se encuentran en igualdad de condiciones y la competencia desleal se entiende como un Estado fuerte detrás de sus actividades económicas, sólo cuando es aplicada por países en vías de desarrollo que tratan de obtener recursos a partir

de sus industrias, tal como lo hacen las naciones ricas y así llamadas desarrolladas.

La propuesta de Grupo Posadas fue aceptada en diciembre de 2006, así, la aerolínea no sólo cambio de manos, sino parte importante del sector se concesionó a la iniciativa privada.

Grupo Posadas inicia operaciones en el ramo hotelero en 1971 mediante la alianza con otros hoteles como el Condesa del Mar, hoy Fiesta Americana Condesa Acapulco y el Presidente Acapulco; estos destinos eran los más cotizados para la época. Mucho han crecido desde la década de los setenta, actualmente opera 93 hoteles más de 17 mil habitaciones en 50 destinos de México, Brasil y Argentina. Sólo para nuestro país representa el 20 por ciento de habitaciones de hotel ocupada. Ha desarrollado seis marcas para diferentes mercados: Aqua, Fiesta Americana Grand, Fiesta Americana, Fiesta Inn, One Hotels y Lat 19 y desde 1992 cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores.²⁶

Se puede hablar de un grupo empresarial fuerte en su ramo. No obstante, cuando adquirió la Compañía Mexicana de Aviación, la administración se modificó para repartir la deuda, es decir, se revendió la mayor parte del paquete accionario a otros grupos.

Después del proceso de desincorporación ya había vendido 50% del capital a nuevos socios, entre los que se encuentra Ángel Losada y su familia, accionistas mayoritarios de Grupo Gigante, y dueños de la cadena hotelera Presidente, Juan Gallardo Thurlow, accionista de control de las embotelladoras de PepsiCola Geupec y Bret. Otros inversionistas, cuyos nombres son confidenciales, compraron a Grupo Posadas un paquete accionario de 10 a 15%.²⁷ Prácticamente, Grupo Posadas sólo será el poseedor del 25% de Grupo Mexicana.²⁸

²⁶ Cfr. s/autor, s/ editor, [en línea], México, Dirección URL: http://www.posadas.com/portal/landingpage/WebsitePosadas/esp_sala_notas6.htm [consulta: 14 de mayo de 07]

²⁷ Cfr. Georgina Gatsiopoulos, "Gastón Azcárraga Andrade" *Expansión*, [en línea], México, Dirección URL: <http://www.expansion.com.mx/nivel2.asp?eve=932> [consulta: 14.V.07]

²⁸ *Ídem.*

De esta forma el dominio de una de las empresas más importantes del sector ha quedado en manos de grupos ajenos a la licitación, el proceso y del grupo adquisidor, es decir, los particulares ya han recuperado lo que al Estado costó volverlas competitivas en el ámbito nacional e internacional.

Bajo esta lógica, el interés del Grupo Posadas por adquirir el control de la aerolínea va relacionado directamente con otra actividad económica: el turismo. Ambos sectores “[obtienen] las ganancias [...] cuando se usan al máximo los canales de distribución propios (sitio de Internet o centrales de voz) para vender estas ‘rutas’, ‘y se logra abaratar los canales no propios al lograr ahorros (en tarifas por transacción y comisiones)’.”²⁹

Los intermediarios de los servicios que no son provistos por las compañías, como los sistemas computacionales para las reservaciones, los cobros y su mantenimiento obtienen ganancias numerosas, lo cual significa pérdidas para los sectores y utilidades para los monopolios trasnacionales como las cuatro grandes compañías del Internet: Expedia, Travelocity, Priceline y Orbitz.

Se habla de una sinergia entre ambos sectores, la cual se perfila más como un monopolio, por lo menos para el resto de los empresarios hoteleros. Aun cuando Grupo Posadas ha asegurado que lo anterior no sucederá, tener injerencia sobre el sistema de transporte que moviliza a personas con esa necesidad y, sobre todo, turistas obliga a pensar en una competencia más intensa entre monopolios, en dos sectores que utilizan los recursos naturales para la obtención de sus ganancias y que retribuyen una parte al erario federal.

Así, la sinergia entre ambos sectores debería impulsar otras actividades, no sólo referentes al desarrollo de servicios, sino de industrias productoras de otros bienes menos afectables por la temporalidad de su consumo.

Cabe recordar, que la aviación es un vínculo entre el ámbito interno y externo de un país, como tal debe permanecer a la vanguardia de los desarrollos tecnológicos, sin embargo, debe haber una fuerza que obligue la retribución y la cooperación de ésta a los demás sectores de la economía nacional, con el fin de

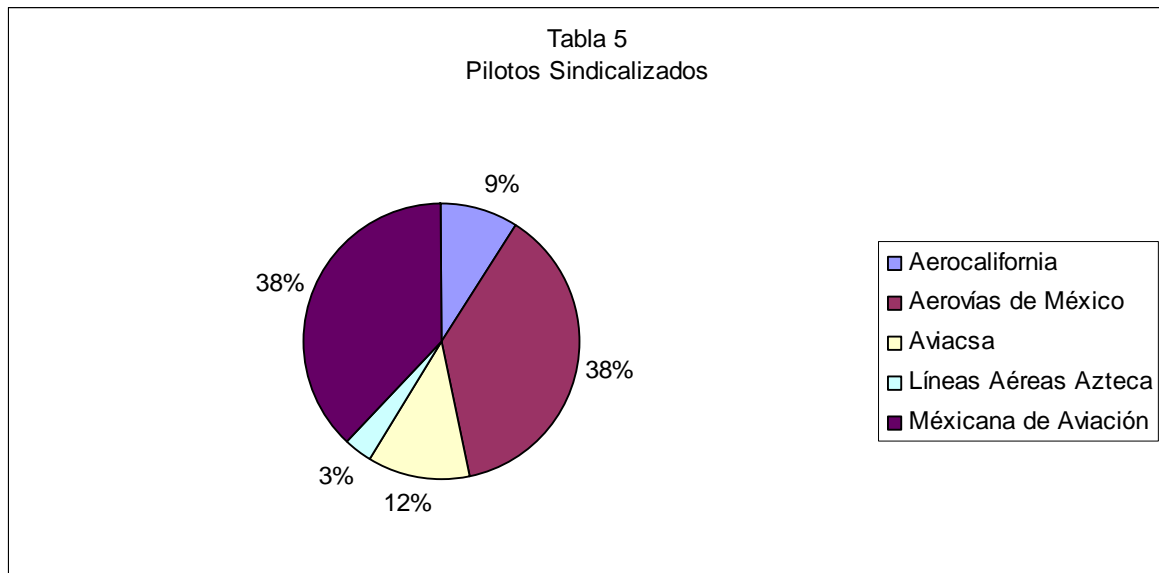
²⁹ Cfr. Georgina Gatsiopoulos, “Gastón Azcárraga Andrade” *Expansión*, [en línea], México, Dirección URL: <http://www.expansion.com.mx/nivel2.asp?eve=932> [consulta: 14.V.07]

obtener ganancias reflejadas en obras de desarrollo social integrales, es decir, que no se vean beneficiados sólo los grupos empresariales privilegiados por sus alianzas con el gobierno.

La desregulación de los cielos y la desincorporación de las empresas del seno estatal implican una concesión de las responsabilidades del Estado en un sector estratégico como las comunicaciones y los transportes. Sin embargo, la presencia estatal no se limita al control accionario. Sus políticas públicas deben ir encaminadas a todo el sector, si bien basándose en los intereses de sus empresas.

En este sentido, la coyuntura en que se desincorpora Mexicana de Aviación coincide con concesión de rutas a empresas de bajo costo, es decir, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes abrió la competencia a varias aerolíneas, cuyas tarifas son más bajas que las troncales, rompiendo el monopolio estatal.

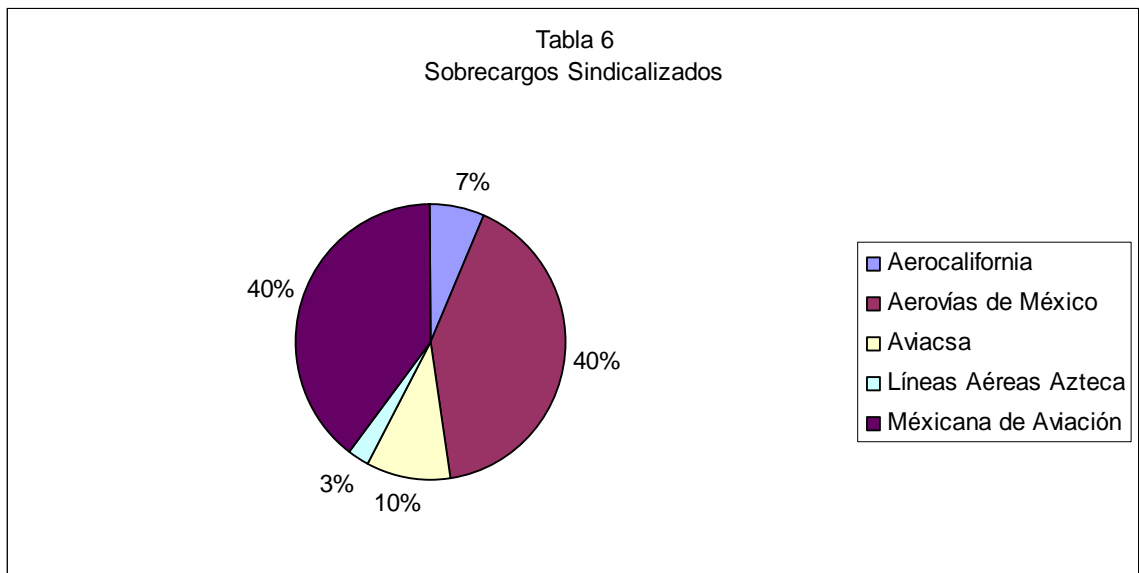
La apertura de los cielos a los esquemas de bajo costo tiene una repercusión directa a las empresas, no sólo de mayor tradición, sino que por sus operaciones no manejan esos esquemas.



Compañía Mexicana de Aviación es una empresa formada alrededor de un modelo de desarrollo nacionalista, el cual protegió todas sus actividades económicas, incluida la aviación comercial. El trabajador era considerado la parte ejecutora de la empresa; aunado al paternalismo estatal en los negocios, las

onerosas concesiones a sus contratos colectivos sólo fueron sostenibles, mientras existía la burbuja protectora; en el momento en que la competencia se abrió a competidores, cuyos gastos operativos son mínimos, la ex paraestatal vio mermadas sus ganancias por la disminución de sus clientes y los trabajadores fueron considerados como un lastre para la productividad de la empresa.

La mayoría de las nuevas aerolíneas de bajo costo ya están afiliadas a algún sindicato blanco. Esto implica contratos de protección, un solo contrato colectivo para todas las especialidades (pilotos, sobrecargos y trabajadores de servicios en tierra), menores costos laborales y candados para evitar huelgas.³⁰



31

Mexicana de Aviación ha desarrollado una nueva estrategia para competir en los esquemas de bajo costo; ha convertido a una de sus filiales, *AeroCaribe*, en *Click de Mexicana de Aviación* una aerolínea de bajo costo, cuyas operaciones son realizadas, en su mayoría, por los propios clientes a partir del portal en Internet, aunque también pueden ser adquiridos en los implantes de Mexicana.

³⁰ Cfr. Georgina Gatsiopoulos, “Gastón Azcárraga Andrade” *Expansión*, [en línea], México, Dirección URL: <http://www.expansion.com.mx/nivel2.asp?cve=932> [consulta: 14.V.07]

³¹ El cuadro 5 y 6 fueron sacados de las estadísticas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Secretaría de Comunicaciones y Transportes, “La Aviación Mexicana en Cifras 1989-2005”, [en línea], México, www.sct.gob.mx, 2006, Dirección URL: <http://portal.sct.gob.mx/SctPortal/appmanager/Portal/Sct;jsessionid=FNJWcQGc40rhH9IDYBfxb2VJg4Z9LpJnnhWKj0nfRvJnyVd2WqTn!-1420258258!-1630898274?nfpb=true&pageLabel=P52001> [consulta: 09 de febrero de 2007].

Asimismo, los trabajadores tienen un contrato más barato, lo cual permite reducir costos operativos hasta en un 10 por ciento y cubren en su mayoría los destinos nacionales desde Nuevo Laredo hasta Cancún o Tuxtla Gutiérrez, pasando por los destinos del centro como Aguas Calientes o Zihuatanejo.

La naturaleza de los esquemas de bajo costo no siempre activan el recuerdo de empresas sustentables, en especial desde que se tenía la falsa creencia de que cualquier persona con cualquier avión podía dar el servicio de transportación se olvidó que existen costos operativos relativos al mantenimiento de los equipos, la capacitación del personal, la fiabilidad de los servicios de tierra, entre los más importantes.

Así, el esquema de bajos costos si bien no es nuevo, ha ganado mercados y popularidad en diversas partes del mundo, sobre todo, en Europa y Estados Unidos. Existen alrededor de 75 compañías de bajo costo que transportan a mil 700 millones de pasajeros al año. Incluso en países con una trayectoria de protección a aerolíneas nacionales como Alemania existen en operación diez de ellas, cuyos destinos son las ciudades con algún atractivo turístico.³²

En el caso de Europa, la infraestructura utilizada fue indirectamente provista por el Estado, es decir, los aeropuertos utilizados son, en su mayoría, los que quedaron inutilizados al término de la segunda Guerra Mundial, los cuales han sido remodelados y aún así siguen ofreciendo espacios en las plataformas más baratos que los aeropuertos tradicionales.

Otra de las características por las que las aerolíneas de bajo costo pueden ofrecer ese tipo de servicio es que no tienen deudas o préstamos como Mexicana de Aviación o cualquier otra empresa tradicional.

Además operan mediante altos volúmenes de ocupación, es decir, el número de asientos vendidos dividido por la cifra de asientos disponibles, sobre todo en destinos cotizados y reconocidos por sus atracciones turísticas y que, además, se encuentran localizadas a una distancia que hace considerable el desplazamiento en avión.

³² Adriana Reyes, "Pequeños de Gran Vuelo" Ejecutivos de Finanzas [en línea], México, Dirección URL: http://www.ejecutivosdefinanzas.org.mx/articulos.php?id_sec=27&id_art=404 [consulta: 14 de mayo del 2007]

El punto de equilibrio de las aerolíneas tradicionales se situaba en torno a 30 o 40 por ciento. Las tasas de ocupación para las de bajo costo se sitúa alrededor de 60 y 70 por ciento. Eso se traduce en enfocarse en rutas con mucha demanda y maximizar la frecuencia de vuelos con un máximo nivel de ocupación.³³

De esta forma, no se busca el desarrollo de este sistema de transporte, sino la explotación de un servicio sin mayor responsabilidad de los particulares. No es coincidencia que los empresarios relacionados, en muchos casos, no tengan afinidad con el sector, simplemente, en el caso de México, Volaris es propiedad del fondo de inversión Discovery Americas 1 y Protego (relacionados con el ex secretario de SHCP Pedro Aspe), Sinca-Inbursa, de la familia Slim, y los grupos Televisa y TACA.³⁴

Cuando la apertura de los cielos nacionales a empresas de bajo costo, la desincorporación de las aerolíneas troncales y el deterioramiento de las relaciones obrero-patronales se unen en un país con poco interés por el crecimiento y la planeación del sector se pierde el dominio no sólo en un sector estratégico, sino en la explotación de un recurso natural propio del territorio.

En este sentido, las rutas de Clik de Mexicana cubren 21 destinos del territorio nacional y uno internacional, La Habana, mientras que Volaris e InterJet cubren 15 y 14, sólo nacionales, respectivamente, es decir, se busca cubrir aquellos sitios con demanda turística nacional.

La estrategia actual de Grupo Mexicana consiste en que Clik se ocupe, paulatinamente, de los destinos nacionales y que Mexicana de Aviación lo haga de las rutas internacionales que ya maneja.

³³ Adriana Reyes, “Pequeños de Gran Vuelo” Ejecutivos de Finanzas [en línea], México, Dirección URL: http://www.ejecutivosdefinanzas.org.mx/articulos.php?id_sec=27&id_art=404 [consulta: 14 de mayo del 2007]

³⁴ Georgina Gatsiopoulos, *Op. Cit.*

De lo anterior se desprende el argumento que las aerolíneas de bajo costo en realidad tengan como mercado las rutas del transporte terrestre, que por sus características son largas y caras.

Con estructura de costos bajos y alcance regional, A Volar, Interjet, Volaris y Aerolíneas Mesoamericanas pretenden captar un buen porcentaje de los dos mil 200 millones de personas que viajan en camiones interestatales, con lo que se multiplicaría el tráfico aéreo de pasajeros en México.³⁵

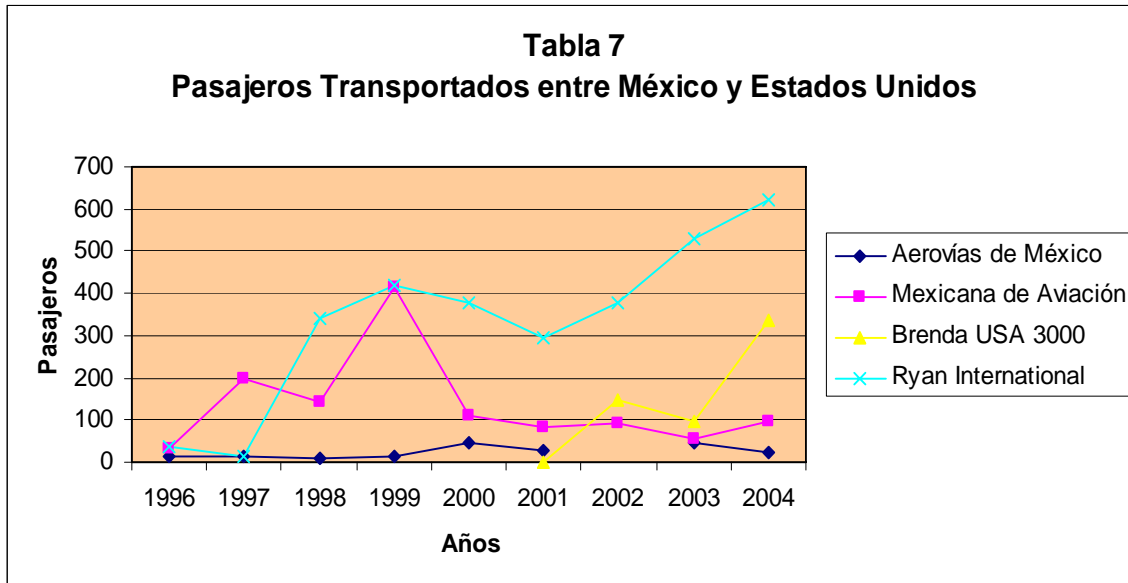
Si bien, las aerolíneas de bajo costo son un esquema en crecimiento debido a las necesidades de transportación de país, no son el único rival que las empresas troncales enfrentan, sobre todo, ahora que Mexicana de Aviación ha sido vendida.

El acuerdo de cielos abiertos entre Estados Unidos y la Unión Europea implica que cualquiera de las aerolíneas con estas dos banderas puede utilizar los aeropuertos de ambas y, lo más importante, transportar pasajeros dentro de sus territorios.

La relación con Estados Unidos, una vez más, determina las acciones a tomar en un sector estratégico para la economía nacional, ya que estos acuerdos no sólo son aplicables al transporte de personas, sino también de mercancías, otra de las formas en las que las aerolíneas obtienen recursos para sus gastos operativos.

Es un hecho que Estados Unidos ha iniciado la puesta en marcha de este tipo de acuerdos, de hecho, tiene alrededor de ochenta con distintos países del mundo. Las afecciones aparecen cuando se planea incorporar, en primer lugar a Canadá y luego a la Unión Europea.

³⁵ Adriana Reyes, “Pequeños de Gran Vuelo” Ejecutivos de Finanzas [en línea], México, Dirección URL: http://www.ejecutivosdefinanzas.org.mx/articulos.php?id_sec=27&id_art=404 [consulta: 14 de mayo del 2007]



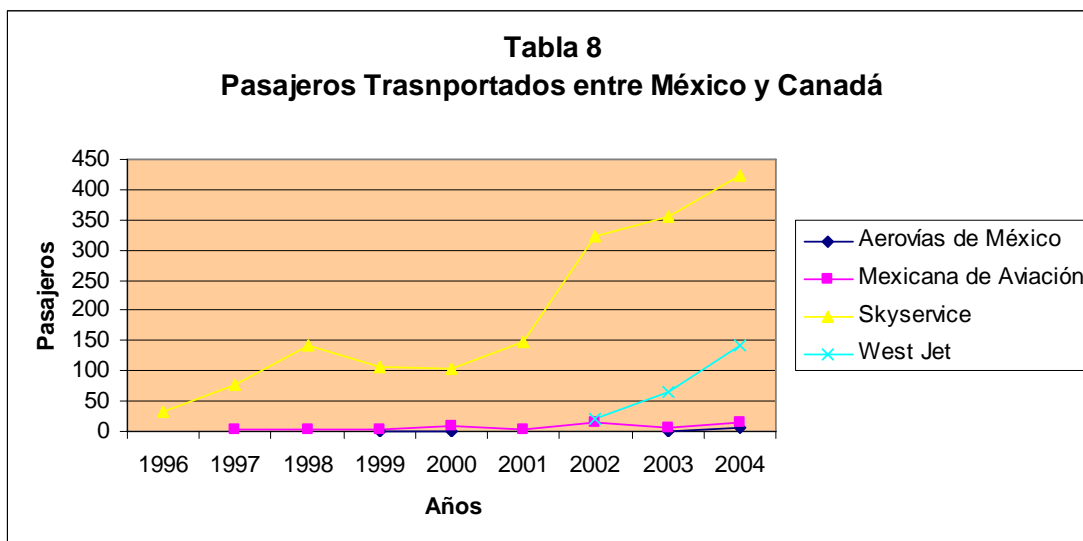
36

Un acuerdo de espacios abiertos entre Canadá y Estados Unidos puede beneficiar a ambos países debido a la igualdad de condiciones de sus líneas aéreas. Asimismo, estimula la integración regional, ya que complementa el Tratado de Libre Comercio con América del Norte, sin embargo, su aplicación no favorece a México, ya que lo relega al interior de sus fronteras, dando preferencia a naciones con acuerdos previos.

Así, el acuerdo comercial entre EUA y la UE generará un mercado de aproximadamente 800 millones de personas y 27 países. México, por su parte, posee una flota de 300 aviones aproximadamente, mientras que las aerolíneas extranjeras que ya vuelan dentro del territorio cuentan con ese mismo número, pero cada una.

Asimismo, un acuerdo de cielos abiertos con Estados Unidos implicaría mayores desventajas, ya que sólo está buscando movilizar pasajeros a las doce rutas más rentables, es decir, con mayores atractivos para los visitantes y no busca desarrollar las rutas regionales, cuyo impacto va más allá del turismo, o sea, la transportación de bienes o personas con otros motivos para el desplazamiento.

³⁶ La información de la tabla 7 y 8 fue extraída de la página de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, www.sct.gob.mx [consulta: 9 de febrero de 2007]



Sin embargo, las presiones internacionales y el aumento de personas transportadas por este medio han obligado a la ampliación del acuerdo vigente con Washington, desde 2007 una línea aérea estadounidense como Ryan International puede cubrir las rutas de las 14 ciudades más cotizadas entre ellas Acapulco, Cancún, Cozumel, Huatulco, Ixtapa Zihuatanejo, San José del Cabo, Monterrey y Guadalajara.³⁷

Tal parece que con la desregulación aérea y con la desincorporación de las empresas paraestatales, cualquier persona o grupo con suficiente capital, puede formar una línea aérea y obtener beneficios a partir de las obras realizadas por el gobierno, y sus paraestatales, sin retribuir a éste en las formas preestablecidas.

Se vuelve necesaria la presencia de un Estado fuerte que delimite sus intereses y limite a los de particulares para evitar el rescate de las compañías del sector por los malos manejos, ya que se convierte en costos asumidos por el erario público, cuya factura repercute en el resto de la sociedad.

³⁷Norma Lezcano, "En el aire" *Expansión*, [en línea], México, Dirección URL: http://www.expansion.com.mx/nivel2.asp?cve=932_02&xsl=print.xsl&y=1 [consulta: 15 de mayo del 2007]

La aviación nacional se encuentra insertada en el modelo de desarrollo mundial que condiciona los mercados internacionales. Asimismo, es un sector afectable por las crisis, no sólo del capital internacional, sino por los fenómenos naturales fuera de control y por las distintas circunstancias políticas.

En la actualidad, la capacidad para transformar el capital en bienes o servicios ha elevado su precio. La creación de polos de desarrollo ha obligado a las diversas industrias a unir fuerzas para enfrentar la intensificación de la competencia.

Los empresarios detrás de las nuevas empresas de bajo costo ya no son los que tradicionalmente habían sido protegidos por el gobierno; ahora la iniciativa privada esta utilizando las concesiones de las rutas aéreas para agilizar sus procesos de producción, afectando en primer lugar al transporte terrestre provisto por el Estado y después a las grandes paraestatales afectadas por los vicios cultivados desde su creación.

Cabe resaltar que el poder adquisitivo del promedio de una familia mexicana, difícilmente puede costear los pasajes de las aerolíneas troncales para el esparcimiento, de ahí que el transporte terrestre se considerara una alternativa; sin embargo, cuando el servicio de transportación aéreo se abarata, son éstas compañías las que acaparan la preferencia del cliente sobre cualquier otra forma de transporte.

Para terminar este capítulo es claro, que las condiciones del mercado son el reflejo del las instituciones y de la sociedad; si la sociedad es fuerte, tendrá instituciones construidas a partir de una base sólida y su mercado estará estructurado con base en sus necesidades, pero, sobre todo, la regulación del Estado no sería considerada como una pérdida de sus atribuciones, sino por el contrario, constituiría los límites entre unos y otros para evitar los abusos del modo de producción.

Conclusiones

Las fuerzas de los mercados internacionales, cualquiera que éstos sean, han propiciado una reconfiguración del papel del Estado, ya que a partir del incremento en los flujos comerciales, sus políticas han debido modificarse para regular a los nuevos actores, como las empresas transnacionales.

El acelerado incremento en el comercio internacional ha causado que el modelo económico mundial promueva que las relaciones internacionales se den con base en propuestas neoliberales enfocadas a la desaparición de los obstáculos que impiden el intercambio de bienes y servicios.

En el caso de la aviación internacional, lo anterior se traduce en la desregulación de espacios aéreos, así como el auge de las empresas de bajo costo.

La dinámica internacional del comercio ha ido buscando el abaratamiento de los sectores, porque transformar el capital en industrias productivas se ha hecho más caro, de ahí que los esquemas de bajo costo no sean inherentes ni exclusivos a la aviación internacional. La mayoría de las cadenas productivas responden de la misma manera: las maquilas, la comida rápida, los complejos de entretenimiento, la educación inclusive.

Los efectos de un cambio de modelo económico se dan en las distintas esferas que conforman una población. La integración de bloques y regiones es una forma de regular las consecuencias de la globalización, sobre todo, la sobreposición de los intereses económicos a los políticos y sociales.

En este caso, la Unión Europea ha propiciado el desarrollo y la inversión en la infraestructura que ha permitido la formulación de una política en la materia que fue puesta a prueba en la crisis posterior al 11 de septiembre, cuando se retomó el Tratado de Maastricht para el otorgamiento de los distintos paquetes de ayuda.

Pero cuando los Estados aún no concretan la creación de instituciones, la disparidad entre sus políticas y sus intereses nacionales se superpondrán al comunal, tal es el caso del MERCOSUR; sigue habiendo una disputa por la concesión de rutas, así como por las responsabilidades concernientes a los malos manejos de los particulares. El ejemplo más claro fue la reacción ante la quiebra

de Air Madrid, cuando los gobiernos de los ciudadanos que se encontraban varados en España no conseguían ponerse de acuerdo para trasladar a sus ciudadanos.

El elemento principal que permite estrechar las relaciones comerciales es el propio Estado, mediante el ejercicio de su soberanía y de la puesta en marcha de acciones encaminadas a su crecimiento, pero también al beneficio de los demás sectores. Asimismo, cuando se habla de cooperación interinstitucional, la voluntad de los Estados es la base para impulsar las medidas pertinentes en las nuevas condiciones que la movilidad de los capitales requiere para su circulación en el diverso contexto internacional.

Otro de los efectos del cambio de modelo económico en la aviación es la fortaleza que tanto la OACI y la IATA han adquirido para la homogeneización de los procedimientos relativos a la reservación, los horarios, las carteleras y la seguridad, volviendo al sector estratégico para el crecimiento de cualquier país.

En este sentido, los países desarrollados están concientes del valor no sólo económico, sino político del espacio aéreo y han elaborado las leyes necesarias para declararlo estratégico. Esta acción constituye el primer paso para controlar el tráfico aéreo, la concesión de rutas y la creación de empresas.

La aviación es un subsector dentro de los transportes al que impactan las fluctuaciones del capital, sobre todo, porque la base de su crecimiento está ligada al crecimiento del Estado, es decir, en la medida que otros sectores de la producción se estimulen, se requiere de ellos para movilizar la producción al interior del país o a otros cuando hay un excedente.

En una cara de la moneda, la figura de las empresas paraestatales se sale de los rígidos parámetros del capital y de las posturas neoliberales por ser consideradas obstáculos para la consecución y buen funcionamiento del libre mercado.

Pero la otra cara de la misma es que esta modalidad de empresas puede, y fomenta, el desarrollo de un país, si son administradas por conocedores y no explotadas a través de conexiones interpersonales como históricamente ha sucedido en México.

Las empresas paraestatales, sobre todo en los sectores estratégicos, no deberían ser consideradas la *caja chica* de los gobiernos en turno, si bien si cooperan para su gestión, es decir, se necesita un mejor balance en las finanzas nacionales, pero también es necesario un mayor grado de transparencia al momento de realizar ventas parciales o totales.

La transparencia es tan importante como la ejecución misma de las leyes; en el caso de la Ley de Inversiones Extranjeras la participación del Estado no debería limitarse a un porcentaje, por el contrario, establecer mínimos y máximos debería ser la base para la construcción de una política que corrija las imperfecciones del modelo de desarrollo en favor de una repartición equitativa de las riquezas.

La productividad de las empresas es otro factor que cambia dependiendo del respaldo del Estado. Bajo su tutela existen diversos subsidios; en el área específica éstos iban dirigidos a las materias primas, sobre todo, a la turbosina, es decir, el combustible, el cual además de ser caro es uno de los gastos fijos de las aerolíneas que absorbe el consumidor final o la empresa, si bien, comúnmente, es en la tarifa donde se refleja.

Con la privatización, Mexicana de Aviación dejó de recibir dichas concesiones y con pretexto del saneamiento vino el despido de personal, la reestructuración y fusión de áreas y el pedimento de polivalencia a los empleados que históricamente habían visto protegidas sus demandas laborales.

Asimismo, el fin de los subsidios y la apertura de los cielos a las aerolíneas de bajo costo impactaron otro subsector dentro de las comunicaciones y transportes; las rutas de los autobuses fueron desplazadas por dichas empresas; ahora las conexiones forman redes, es decir, el servicio nacional es cubierto por este tipo de sociedades, mientras que las troncales se ocupan de las rutas internacionales. Europa no fue la excepción, de hecho, otro subsector también privilegiado como lo es el servicio de trenes sintió el efecto de los bajos costos en sus ganancias por la intensificación de la competencia y la preferencia que mostró el consumidor hacia la rapidez por debajo de la costumbre o la tradición que representaba un paseo en ferrocarril.

En lo que respecta a nuestro país el cambio de modelo económico afectó, en el sector, principalmente a los trabajadores que habían sido fortalecidos y protegidos por el modelo nacionalista, en el cual el Estado era el rector de la economía y concedía todas sus demandas laborales. Así, los sindicatos crecieron como grupos de poder, pero no estimularon el interés de sus agremiados en la toma de decisiones.

Con el cambio de modelo dejaron de ser considerados los eslabones que unían a las demás fuerzas de trabajo, para convertirse en un elemento más de la producción, cuyo precio era alto y podía ser abaratado mediante su sustitución.

En el caso de las empresas de aviación comercial mexicanas, la existencia de varios sindicatos internos ha generado una rivalidad entre ellos, hecho que se traduce en una fractura al momento de negociar con la representación patronal. Lo anterior, aunado a un modelo de desarrollo que incentiva el libre mercado y el abaratamiento de la mano de obra ha ocasionado que dichos gremios sean considerados un freno para la productividad y la obtención de ganancias planteadas por la junta patronal.

No sería novedad, si en el caso de Mexicana de Aviación el actual conflicto con los sobrecargos llegara hasta una huelga y ésta fuese utilizada para declarar la empresa en quiebra, lo cual la deja ante dos opciones: el tercer rescate estatal o la reventa de la empresa a otro grupo de empresarios.

Sin embargo, el cambio de modelo económico también modificó a la clase empresarial; mientras antes se conformaba con las concesiones del gobierno, ahora busca imponer las reglas del juego y además ser favorecida por éste. Eso explica, bajo las premisas neoliberales, que la Compañía Mexicana de Aviación haya sido adquirida por Grupo Posadas, con el fin de cerrar el círculo entre la aviación comercial y el turismo, es decir, crear sinergias entre dos sectores incluyentes cuyo margen de ganancia unidos es mayor por la desaparición de intermediarios.

Mexicana de Aviación queda en una coyuntura de intensa competencia, ya no sólo por las empresas estatales, sino por las de bajo costo y por los

monopolios nuevos formados a partir de la desregulación de los cielos internacionales.

A las empresas de bajo costo, cuyo esquema no es nuevo, les queda administrar sus ganancias para recuperar los gastos mínimos que implica el mantenimiento de los equipos. De lo contrario, el tiempo de su vida será corto, como ha pasado en distintas ocasiones.

El Estado mexicano debe tener en cuenta sus atribuciones en el momento de conceder las licencias para la explotación de los cielos. Debe buscar las formas para una verdadera regulación que no se limite a la tenencia accionaría, sino que refleje beneficios para la sociedad en general, a partir de la intervención de la iniciativa privada.

Por último, recordando que el Estado no pierde sus atribuciones frente a los particulares, ya que puede recuperar el sector conforme lo plantee la propia licencia, la participación de la iniciativa privada debería estar regulada por las instituciones en todo momento para evitar los malos manejos y que el Estado intervenga hasta el último momento, sólo para afrontar el costo económico que implican los rescates.

Con base en la presente investigación, se observa que por la movilidad de los capitales en el mundo entero, las relaciones domésticas se encuentran inmersas dentro de la gran dinámica internacional, ocasionando grandes conflictos, por lo que se vuelve fundamental la formación de miembros de la sociedad especialistas en Relaciones Internacionales, que transformen estas situaciones en el inicio de procesos de cooperación entre las sociedades y los Estados, logrando mejores niveles de bienestar para todos los sectores.

Bibliografía

- Arroyo, Graciela (coordinadora), *La dinámica mundial del siglo XXI*, México, Grupo Editorial Cenzontle, 2006, 336 pp.
- Babb, Sarah, Proyecto: México. Los economistas del nacionalismo al neoliberalismo, Fondo de Cultura Económica, México, 2003, 395 pp.
- Carranza, Emilio, *Resumen Histórico de la Aeronavegación*, Secretaría de la Defensa Nacional, 1995, 108 pp.
- Cordera, Rolando, Tello Carlos, *México: la disputa por la nación perspectivas y opciones del desarrollo*, México, Siglo XXI, 2003, 16ª edición, 149 pp.
- Crespo, Adolfo coordinador, *Mexicana. La primera siempre será la primera*, México, Clío, Espejo de Obsidiana, GM Editores, 2006, 322 pp.
- Dougherty, James, Pfaltzgraff, Robert Traduce Cristina Piña tr. *Teorías en pugna de las relaciones internacionales*, Argentina, Grupo Editor Latinoamericano, 1993, 592 pp.
- Fawcett, Louise, Hurrell, Andrew, *Regionalism in World Politics*, EUA, Oxford University Press, 1997, 342 pp.
- Krippendorff, Ekkhart, *Las Relaciones Internacionales como ciencia*, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, 162 pp.
- Leyva, Marco Antonio, Lagunas, Javier, *Democracia y legitimidad en los sindicatos de la aviación*, México, UAM- Plaza Valdez Editores, 2002, 203 pp.
- Martínez, Ramón, Manrique, Irma, Bautista, Jaime, *Crisis económica: ¿Fin del intervencionismo estatal?* México, Ediciones El Caballito S.A., 1996, 160 pp.
- Ortiz, Wadgymar Arturo et al, México: *México: pasado, presente y futuro: del proteccionismo a la integración: apertura y crisis de la economía*, Siglo XXI, México, 1996, 187 pp.
- Plano, Jack C, Ray Omon, *Diccionario de Relaciones Internacionales*, México, Limusa-Wiley S.A, 1971, 465 pp.

- Samuelson, Paul y Nordhaus, William, *Economía*. Traduce. Esther Tabasco y Luís Thoarúa, España, McGraw Hill, 2002, 17a edición, 701 pp.
- Schwarzenberger, Georg, *La política del poder, Estudios de la Sociedad Internacional*, México / Argentina, FCE, 1960. 809 pp.
- Seara, Vásquez Modesto, *Derecho Internacional Público*, México, Porrúa, 1964, 16 edición, 725 pp.
- Seara, Vásquez Modesto, *Tratado General de la Organización Internacional*, México, FCE, 2ª edición, 1982, 1103 pp.
- Sorensen, Max, *Manual de Derecho Internacional Público*, México, FCE, 2002, 819 pp.
- Stiglitz, Joseph E. *El malestar en la globalización*, México, Taurus, 2002, 314 pp.
- Vidal, Miyamoto María del Pilar, *El concepto moderno de la organización internacional, parámetro de las relaciones internacionales*, México, UNAM, 1990, p. 14.
- Voigt, Fritz, Traduc. Carlos Gerhard, *Economía de los sistemas de transporte*, México, FCE, 1954, 367pp.

Hemerografía

- A. Ruiz Sergio, “El transporte y el comercio exterior”, en *Relaciones Internacionales*, Cuarta Época, No. 70, Coordinación de Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, abril-junio de 1996, pp.103-107
- Corro, Salvador, “Ofensiva extranjera para apoderarse del mercado aeronáutico mexicano”, en *Proceso*, No. 1182, 27 de junio de 1999, p. 34
- Hernández-Vela, Edmundo.”El libre mercado mundial y la doble moral de los países industrializados.”, en *Relaciones Internacionales*. Cuarta Época, No. 72, Coordinación de Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, octubre-diciembre de 1996, pp.95-97
- Jáquez, Antonio, “Sin política aeronáutica, el gobierno llevó a las aerolíneas de la protección a ultranza a la desregulación caótica”, en *Proceso*, No. 1164, 21 de Febrero de 1999, pp. 12-16
- Ortega Piarro, Fernando, “Iniciativa del PRI y PRD para proteger a Cintra””, en *Proceso*, No. 1277, 22 de abril de 2001, pp.36-37
- Rosas, Maria Cristina, “Globalización y regionalismo: ¿procesos antagónicos o complementarios?”, en *Relaciones Internacionales*, Cuarta Época, No. 71, Coordinación de Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, julio-septiembre de 1996, p.27-43
- Velásquez Elizarrarás, Juan Carlos, “La Organización Internacional como subdisciplina, subsistema y paradigma de las relaciones internacionales contemporáneas”, en *Relaciones Internacionales*, Cuarta Época, No. 68, Coordinación de Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, octubre – diciembre de 1995, pp.5-10

Direcciones de Internet

www.aeromexico.com

www.cddhcu.gob.mx

www.cph.dk

www.diputados.gob.mx

www.ejecutivosdefinanzas.org.mx

www.europa.eu

www.expansion.com

www.iata.org

www.ilo.org

www.inegi.gob

www.mercosur.int

www.mexicana.com

www.news.bbc.co.uk

www.posadas.com

www.sct.gob.mx

www.skycrapercity.com

www.jornada.unam.mx

www.eluniversal.com.mx