

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE DERECHO**



---

**ANÁLISIS DE LA REGULACIÓN JURÍDICA DEL SERVICIO PÚBLICO DEL  
TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS A LA LUZ DEL MODELO DE  
COMPETENCIA CATALÁCTICA DE LA ESCUELA AUSTRIACA DE  
ECONOMÍA.**

**TESIS**

Que para obtener el título de:

Licenciado en Derecho

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

**Rafael Quintero Godínez**

**Asesora:  
Dra. Carla Huerta Ochoa**

**Ciudad Universitaria, D. F.**

**2013**



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.

## DEDICATORIAS

A mis padres:

Lic. Genaro Ramón Quintero Bucheli, y  
Lic. Verónica Godínez Pineda,  
porque siempre me han brindado su amor,  
cariño, y apoyo incondicional sin el cual no  
hubiera podido alcanzar mis metas;  
a ustedes papás muchas gracias,  
los amo.

A mi hermana:

Lic. María Teresa Quintero Godínez,  
ya que, a pesar de que eres mi hermana,  
me trataste como un hijo; además,  
nunca me has abandonado sin importar  
lo difícil de cada situación , y siempre, siempre,  
me has estado junto a mí para ayudarme,  
muchas gracias hermanita, te amo.

A mi hermano:

Sergio Enrique Quintero Godínez,  
puesto que has sido mi gran amigo a lo  
largo de mi vida. De ti he aprendido  
tenacidad y creatividad; igualmente,  
nunca me has abandonado y siempre  
me alientas a intentar superarme,  
agradecido de ti hermanito, te amo.

A mi tío:

Francisco Godínez Pineda,  
por cuidar de mí y mis hermanos,  
por querernos y tratarnos como tus  
hijos, y por siempre ayudarnos.

A mi novia:

Олена Романюк,  
porque me enseñaste que no hay  
barreras infranqueables; a  
soñar, y a luchar por alcanzar  
mis sueños. Asimismo, por escuchar  
y compartir opiniones para elaborar  
este trabajo, gracias por existir mi amor,  
te amo.

A mi amigas:

Aldonza Miranda Valle;

Tania Elizabeth Chacón Cárdenas;  
Zeltzin Nayely Servín Monroy;  
Marcela Hernández Salazar;  
Katharina Heil; Marisol Pérez Cano y  
Laura Lyons;  
por enseñarme a disfrutar  
los momentos sencillos de la vida, y  
porque todos los días me regalan  
de su talento; estaré siempre agradecido  
por su cariño y amistad.

A mis amigos:  
Marco Alonso Quintero García;  
Guillermo Quintero García;  
Alberto Corral Vallejo; Zaid Palestina Bolaños;  
Mauricio Alejandro León Alvarado;  
Felipe Yrra de la Cruz; Ricardo Corona Castellanos;  
Pedro Arteaga; David Bieger; Alfonso Correa;  
Abel Infante; Joshua Moor; y Carlos Aranda,  
por darme su cariño y amistad, y  
hacer de los momentos alegres  
recuerdos inolvidables.

Al Dr. Martín Krause;  
por abrirme las puertas al conocimiento  
de la Escuela de Economía Austriaca.

A la Dra. Carla Huerta Ochoa;  
por ser paciente conmigo, y ser mi gran  
mentora en el mundo del Derecho. Asimismo, por sus  
muestras infinitas de apoyo y conocimientos;  
y, sobre todo, por el invaluable apoyo  
que, como asesora, siempre me concedió  
para la elaboración de este trabajo.

A mi escuela:  
a la Universidad Nacional Autónoma de México,  
por ser mi casa y refugio de conocimiento; y  
estar dispuesta a ayudarme.  
Siempre estaré agradecido,  
y orgulloso de escuchar y gritar ¡GOYA!

## Capitulado

<b>Introducción</b> .....	I
<b>Capítulo I, Los elementos individuales que dan origen al mercado como un proceso competitivo.</b> .....	1
1. La acción humana .....	2
2. La libertad individual bajo la ley .....	5
3. La propiedad privada .....	14
4. La escasez y la acción que ella deriva .....	17
5. Valor subjetivo y utilidad marginal .....	18
<b>Capítulo II, El surgimiento del mercado como un proceso competitivo</b> .....	23
1. Los intercambios y la aparición del mercado .....	23
2. Los precios en el proceso de mercado .....	28
3. Función de los precios monetarios en el proceso de mercado.....	29
A. Los precios como indicadores de las acciones en el mercado .....	29
B. Los precios como guías ante cambios en las circunstancias de un bien .....	30
C. Los precios limpian el mercado.....	32
4. El empresario .....	33
5. La competencia cataláctica.....	34
6. La libertad y la competencia cataláctica .....	39
<b>Capítulo III, Análisis de la regulación jurídica del transporte aéreo de pasajeros.</b> 41	
1. Las barreras a la competencia .....	42
2. Identificación de las barreras legales en el marco normativo del transporte aéreo de pasajeros.....	48
A. El impedimento a aerolíneas extranjeras de proveer el servicio de cabotaje. 50	
B. La participación de la inversión extranjera en el capital de las aerolíneas mexicanas está limitada hasta un 25 por ciento. ....	57
C. La asignación de los horarios de aterrizaje y despegue a raíz de la saturación en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) .....	60
3. La concesión administrativa como barrera a la competencia .....	76
<b>Conclusiones</b> .....	85
<b>Bibliografía</b> .....	89

## Introducción

El presente trabajo es un análisis de las normas jurídicas que regulan el mercado del transporte aéreo de pasajeros en México, desde una perspectiva económica., mismo que tiene como propósito determinar las barreras a la competencia que presenta este tipo de servicio de transporte, en cuanto a la manera en que se expresan y la forma en que repercuten en el proceso de mercado.

Para dar respuesta a los objetivos antes planteados, abordamos este análisis económico desde una perspectiva individual, es decir, a partir del estudio de las acciones de las personas. Para ello, retomamos las ideas del libertarismo, así como los postulados de la teoría del libre mercado, plasmados en el pensamiento de la Escuela de Economía Austriaca, las cuales precisan que la organización del mercado depende del actuar libre de los individuos, dejando al Gobierno el cumplimiento de las normas.

En consecuencia, para la evaluación económica de las normas, en cuanto a si estas permiten el funcionamiento del mercado, se considera a la libertad individual como el criterio de evaluación. Por tales motivos, se rechazan normas que justifiquen la restricción de la libertad para beneficiar a una clase social determinada; por ejemplo, leyes que protejan a nacionales contra la competencia extranjeros, puesto que violan los principios en los que se sustenta la libertad, a pesar del sinnúmero de “beneficios” que podrían traer a los nacionales.

El presente trabajo se divide en tres capítulos. El capítulo I inicia con el examen del concepto de acción humana, axioma que tiene por objeto explicar cómo las personas buscan perseguir y alcanzar fines con el propósito de remover un estado de incomodidad, es decir, ellas actúan para pasar a un mejor estado que aquel en el que se encontrarían de no haber actuado.

Posteriormente, se analizan los elementos que permiten a las personas actuar como un comportamiento intencional, nos referimos a la libertad bajo la ley y la propiedad privada. Por un lado, la libertad autoriza a los individuos fijarse metas e intentar alcanzarlas con los medios a su disposición; y, por el otro, la propiedad los faculta a utilizar tales medios en la forma como lo deseen. Estos dos elementos son la base para que las personas realicen intercambios, lo que da origen al proceso de mercado. Después, se estudia el concepto de escasez, el cual explica que la inconformidad de los hombres se deriva de la carencia de medios para alcanzar todos los fines que pretenden alcanzar, en consecuencia, las personas asignan sus medios para alcanzar los fines que más valoran, es decir, las personas buscan maximizar la utilidad de los bienes a su disposición a fin de lograr la mayor cantidad de fines. Por último, se estudia la teoría del valor subjetivo y la utilidad marginal, para entender la forma en cómo las personas asignan sus medios para alcanzar los fines que valoran más alto.

En el capítulo II, se examina el surgimiento del proceso de mercado, el cual es ocasionado por los intercambios de las personas en su intento por asegurar el empleo eficiente de sus recursos, es decir, alcanzar los fines que más valoran. Este proceso surge de manera espontánea, lo cual se explica a través de la metáfora de la mano invisible, ya que sin que ninguna orden haya sido dada, las personas desarrollan un orden que resuelve el complejo problema del cálculo económico, lo cual es posible gracias a los mecanismos autorregulatorios que el propio proceso de mercado desarrolla, es decir, el sistema de precios y la competencia cataláctica. Sin embargo, estos mecanismos surgen siempre que a las personas les sea permitido actuar de manera libre.

Por último, el capítulo III tiene como propósito desarrollar el análisis económico del derecho sobre las normas que rigen el transporte aéreo de

pasajeros en México, lo cual se realiza a partir del análisis teórico de los capítulos I y II, así como del estudio *Una Evaluación de la Política de Competencia del Sector de las Aerolíneas Nacionales en México y Recomendaciones para Mejorar la Competencia*. Este capítulo analiza el concepto de las “barreras a la competencia” o “de entrada”, lo cual sirve para examinar las normas jurídicas desde su perspectiva económica, es decir, la forma en la cual estas barreras restringen la libertad de las personas e impiden solucionar los problemas de coordinación y cálculo económico. Igualmente, abordamos el tratamiento teórico del servicio público del transporte aéreo nacional de pasajeros, en el cual se determina que este servicio público es de carácter propio, puesto que se trata de una actividad que satisface una necesidad de carácter general atribuida por ley. El entendimiento de la esencia de este servicio es de medular importancia para entender el tema de la concesión administrativa a fin de determinar si ella consiste o no en una barrera a la competencia.

Para el estudio de los capítulos I y II, elegimos como herramienta de análisis el método praxeológico deductivo de la Escuela Austriaca de Economía, ya que el elemento central de estudio es la acción humana, lo cual es compatible con los objetivos que persigue este método, puesto que esta metodología busca inferir conclusiones acerca del actuar del hombre para alcanzar los fines que se propone.

Por otro lado, para el examen del capítulo III retomamos las conclusiones de los dos primeros capítulos, así como el estudio intitulado *Una Evaluación de la Política de Competencia del Sector de las Aerolíneas Nacionales en México y Recomendaciones para Mejorar la Competencia*, a fin de confrontarlos con las disposiciones jurídicas que rigen el transporte aéreo de pasajeros, lo cual nos permite examinar los elementos que, por un lado, restringen la libertad de las personas, y, por el otro, impiden al proceso competitivo del mercado resolver los problemas de coordinación y cálculo económico.



Así, en el análisis de estos tres capítulos retoma la tradición jurídica, económica y filosófica de la Escuela Austriaca de Economía, misma que enfatiza que la organización del mercado se genera de manera espontánea, fruto de las acciones libres de las personas. Además, destaca la importancia de la protección de la propiedad privada y de la libertad individual, lo cual se traduce en una intervención reducida por parte del Gobierno en la vida económica de una sociedad. Esto es así, ya que, de acuerdo con esta escuela de pensamiento, su acción distorsiona el proceso de mercado y lo aleja de los fines que este busca alcanzar.

Finalmente, destacamos la importancia que implica este estudio, la cual estriba en que un correcto análisis del sector del transporte aéreo de pasajeros que identifique los impedimentos legales que obstruyen su eficiencia, así como, la expulsión de los mismos del sistema legal, contribuiría a un superior desempeño de la economía del país en su conjunto, ya que se intensificarían los niveles de productividad, lo cual se logra: al incrementar el acceso a mercados extranjeros; con una mayor competencia internacional del mercado doméstico; y mayores niveles de inversión<sup>1</sup>. Más aún, la aviación comercial de pasajeros es un sector del cual dependen millones de personas, tan solo en México el sector de la aviación transporta cada año 56.8 millones de pasajeros<sup>2</sup>, con una tasa de crecimiento promedio de 5.4 por ciento anualmente<sup>3</sup>. A mayor abundamiento, este sector contribuye al desarrollo de otros que guardan íntima relación, como el turismo y la construcción, por ejemplo, puesto que genera alrededor de 8.4 millones de empleos directos y 9 millones de empleos

---

<sup>1</sup> Perovic, Julie, "The Economic Benefits of Aviation and Performance in the Travel & Tourism Competitiveness Index", *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2013 Reducing Barriers to Economic Growth and Job Creation*, Geneva, World Economic Forum, 2013, pp. 57-59.

<sup>2</sup> Dirección General de Aeronáutica Civil, et. al., "La Aviación Mexicana en Cifras 1989-2012", disponible en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/AMC\\_2012.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/AMC_2012.pdf), consultado el 3 de febrero de 2013, p.1.

<sup>3</sup> Ros, Agustín J., *A Competition Policy Assessment of the Domestic Airline Sector in Mexico and Recommendations to Improve Competition*, OCDE, 2008, disponible en: <http://www.oecd.org/daf/competition/45049588.pdf> consultado el 2 de febrero de 2013, p. 18.

indirectos alrededor del mundo<sup>4</sup>, en consecuencia hacer de la aviación comercial de pasajeros un mercado más eficiente juega un papel determinante en la vida económica de todo país.

---

<sup>4</sup> Perovic, Julie, *Op. cit.*, nota 1, pp. 57-59.

## **Capítulo I, Los elementos individuales que dan origen al mercado como un proceso competitivo.**

Este capítulo tiene por objeto desarrollar un marco teórico acerca de los elementos que dan origen al mercado desde su perspectiva individual, lo cual nos permite entender su funcionamiento como un proceso. Para ello analizamos el concepto de acción humana, el cual expone el modo en que las personas actúan para alcanzar sus fines. Después, examinamos el concepto de libertad bajo la ley, la cual autoriza a las personas plantearse metas y perseguirlas con las herramientas a su disposición. De manera subsecuente, estudiamos la propiedad privada, misma que permite disponer de los medios para alcanzar los fines. El análisis de estos elementos, como más adelante se argumenta, son la piedra angular para que las personas intercambien, lo que ocasiona la emergencia del proceso de mercado. Seguido a ello, examinamos el concepto de escasez, mismo que nos ayuda a entender los motivos que incentivan a la gente a intercambiar y a asignar sus medios para intentar alcanzar los fines que más valoran. Por último, estudiamos la teoría del valor subjetivo y la ley de la utilidad marginal, para entender la forma en como las personas determinan el valor de los bienes a intercambiar.

Para la demostración de los objetivos enunciados *supra* tomamos como herramienta de análisis el método praxeológico deductivo de la Escuela Austriaca de Economía<sup>5</sup>. Un modelo de razonamiento que se desarrolla por medio de la deducción verbal de las implicaciones lógicas a partir de una verdad evidente, que tiene como objeto inferir proposiciones acerca del actuar del hombre para alcanzar los fines que se propone<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Dolan, Edwin G., *The Foundations of Modern Austrian*, The Online Library of Liberty, 1976, p. 9.

<sup>6</sup> Rothbard, Murray, "Praxeology: The Methodology of Austrian Economics", *Mises Daily*, 4 de julio de 2012 disponible en: <http://mises.org/daily/6090/Praxeology-The-Methodology-of-Austrian-Economics>, consultado el 13 de septiembre de 2013.

## 1. La acción humana

En este punto analizamos el axioma de la acción humana, como un acto de la voluntad. Esta premisa es el punto de inicio en el estudio del proceso de mercado y la competencia cataláctica. El análisis de este concepto permite comprender el surgimiento del mercado como un proceso que ocasiona un orden espontáneo, cuya base radica en que las personas, al perseguir su propio interés, producen una fuerza social estructurada, capaz de coordinar sus acciones y asignar sus recursos en la forma más eficiente.

Partimos del supuesto de que la acción humana es un comportamiento intencional<sup>7</sup>, es decir, actuar con el propósito de alcanzar un fin<sup>8</sup> que busca la satisfacción de los deseos del actor<sup>9</sup>.

El hombre actúa motivado por su intrínseca inquietud, ya que un hombre perfectamente contento con su situación presente no tendría incentivos para alterarla. La inquietud del hombre se deriva de la permanente de escasez de medios para alcanzar sus fines<sup>10</sup>, lo que lo fuerza al hombre economizar, es decir, a colocar sus fines en una escala de valoración subjetiva y, después, elegir alcanzar, con los medios a su disposición, aquellos que más valora<sup>11</sup>.

La acción humana implica la adopción de un fin y el rechazo de otro, por lo que cualquier fin adoptado es preferido al rechazado<sup>12</sup>, como señala Mises, la

---

<sup>7</sup> Mises, Ludwig, *Human Action, A Treatise on Economics*, 4a ed., San Francisco, Fox & Wilkes, 1996 p. 11.

<sup>8</sup> Es decir, el resultado que el actor pretende conseguir con la acción, Huerta de Soto, *Lecciones de Economía*, disponible en: <http://www.anarcocapitalista.com/textos/Lecciones%20de%20Economia%20con%20el%20Profesor%20Huerta%20de%20Soto%2011.pdf>, consultado el 19 de febrero de 2013.

<sup>9</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 19.

<sup>10</sup> Rothbard, Murray, *Making Economy Sense*, 2a ed., Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2006, pp. 1-6.

<sup>11</sup> Kirzner, Israel M., *The Driving force of the market*, Londres, Routledge, 2000, p. 259.

<sup>12</sup> Kirzner, Israel M., *Market theory and the price system*, Princeton, New Jersey, D. Van Nostrand Co., 1968, pp.5-6.

acción involucra tomar y renunciar<sup>13</sup>; por ejemplo, viajar en tren en lugar de en avión; ir a la playa o al bosque, etcétera. En cada caso, el actor adopta el curso que considera le brindará la mayor utilidad en su escala de valores<sup>14</sup>. A su vez, el actor renuncia a lo que cree le producirá la menor utilidad<sup>15</sup>. Lo anterior implica que el hombre prefiere la situación resultante de la acción a aquella si él no hubiera actuado<sup>16</sup>, ya que al actuar, el hombre busca mejorar su situación<sup>17</sup>.

Todos los hombres actúan y, por tanto, la acción humana como comportamiento intencional es un concepto axiomático<sup>18</sup>. El solo intento de desvirtuarla resulta en su afirmación<sup>19</sup>; verbigracia, si una persona intenta falsear su existencia, ella actúa para falsearla, quiere decir que se comporta intencionalmente para cumplir con este fin, por ende se confirma su existencia. Ello cobra relevancia, ya que las conclusiones a las que esta tesis se propone arribar a partir de esta verdad serán, por lo tanto, verdaderas, lo cual encuentra consonancia con el método praxeológico deductivo que proponemos, como señala Rothbard, “en virtud de que la praxeología comienza con una verdad axiomática, todas las proposiciones que puedan ser deducidas de este axioma deber ser también verdaderas, puesto que si A implica B, y A es verdad, entonces B deber ser también verdad”<sup>20</sup>.

---

<sup>13</sup> *Idem.*

<sup>14</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p.12.

<sup>15</sup> Rothbard, Murray, *Man, Economy, and State with Power and Market*, 2a ed., Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2009 p. 71.

<sup>16</sup> Rothbard, Murray, *The Logic of and the Austrian School*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 1997, p. 59.

<sup>17</sup> A menos que el esfuerzo que él considera se requiere para remover el mal que lo aqueja sea mayor que el beneficio por removerlo.

<sup>18</sup> Un “concepto axiomático” es una verdad irreductible que se expresa en forma de proposición. Los conceptos axiomáticos son evidentes, por lo que no necesitan ser demostrados, ya que su refutación implica su comprobación. Rand, Ayn, *Introduction to Objectivist Epistemology*, 2a. ed., New American Library, 1990, p. 55.

<sup>19</sup> Gennady Stolyarov, “Doubt the Action Axiom? Try to Disprove It”, *Mises Daily*, 5 de abril de 2006, disponible en <http://mises.org/daily/2097>, consultado el 22 de abril de 2013.

<sup>20</sup> Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 6.

Sin embargo, cabe destacar que no todo movimiento del cuerpo humano es una acción humana como comportamiento intencional<sup>21</sup>, solo lo son aquellas acciones donde la voluntad consiente del hombre lo encamina a alcanzar un fin. Si, por ejemplo, un médico golpea nuestra rodilla con un martillo para medir nuestros reflejos, ese movimiento no puede considerarse acción humana, pues la voluntad no intervino<sup>22</sup>. Por tanto, solo serán objeto de análisis las acciones humanas como comportamiento intencional<sup>23</sup>.

La acción humana es temporal, ordenada por la secuencia de sucesos pasados, presentes y futuros, es decir, planeada, ejecutada y consumada<sup>24</sup>. Se concibe y se actúa para la consecución del fin<sup>25</sup>. Lo cual implica que el futuro es incierto y desconocido. De lo contrario, el hombre no elegiría, sino que esperaría a que este lo alcanzase. Así, él sería un autómeta, reaccionando a estímulos sin que su voluntad interviniera<sup>26</sup>, es decir, la acción humana se presenta en un escenario de incertidumbre vinculada al descubrimiento de oportunidades para pasar a un mejor estado<sup>27</sup>, para Mises:

“Los actos individuales constituyen, necesariamente, actos de descubrimiento. Cuando actúa [el hombre] para aprovechar una oportunidad, él no está aprovechando una oportunidad “dada”, él está, en ese momento, declarando que tal oportunidad existe. Él está, por decirlo así, descubriendo que la oportunidad existe. Tal descubrimiento se da en medio de un escenario de incertidumbre, dicho escenario sirve como „caldo de cultivo“ para estimular la función empresarial. Porque actuar significa concebir una oportunidad,

---

<sup>21</sup> Cfr. Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 25.

<sup>22</sup> Murphy, Robert P., *Robert Murphy answers Reddit questions (synchronization improved mirror)*, disponible en: <http://www.youtube.com/watch?v=tmvqihHaT2k>; consultado el día 25 de marzo de 2014.

<sup>23</sup> Es decir, el tipo de acción que busca un resultado intencionado.

<sup>24</sup> Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 15, p. 4.

<sup>25</sup> *Idem*.

<sup>26</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 105.

<sup>27</sup> Entendemos por “oportunidad” la posibilidad de cambiar de un estado peor a uno mejor de acuerdo a la estimación subjetiva del actor.

concebir una oportunidad significa descubrirla, identificarla fuera de las ambigüedades de un infinito universo de alternativas futuras”<sup>28</sup>.

La acción humana es la esencia de la naturaleza y existencia del hombre. El medio de preservar su vida. La naturaleza humana es la de ser racional, como la de los peces es la de ser nadadores. Un pez sin aletas no puede nadar, sería todo menos pez en su sentido biológico y seguramente moriría. Un hombre que no actúa queda desposeído de su condición de ser racional y se vuelve cualquier otra cosa menos *homo sapiens*. La razón y la mente son las herramientas más eficientes de los seres humanos en su lucha por sobrevivir, ya que la mente humana está equipada con una serie de herramientas para comprender la realidad. El hombre las adquirió de la estructura lógica de su mente, en el curso de su evolución de una ameba a su estado presente<sup>29</sup>. El hombre es racional, analiza y actúa persiguiendo siempre un fin concebido, *ex ante*, a la acción, la cual tiene por objeto la satisfacción de una necesidad o el mejoramiento de su situación, como establece Rothbard, no somos robots que obedecemos ciegamente y actuamos sin pensar<sup>30</sup>.

## 2. La libertad individual bajo la ley

La acción humana, como comportamiento intencional, solo puede desarrollarse dentro de un escenario en el cual el hombre sea libre para elegir, es decir, un ámbito en el que el individuo está en posición de decidir entre modos alternativos de acción<sup>31</sup>. Siguiendo a Mises, un hombre es libre en la medida en que le es permitido elegir los fines y los medios a ser usados para alcanzarlos<sup>32</sup>. Desde luego, la libertad debe circunscribirse a ciertos límites. Los

---

<sup>28</sup> Kirzner, Israel M., *How Markets Work Disequilibrium, Entrepreneurship and Discovery*, 2a. ed., Londres, The Institute of Economic Affairs, 2000, p.33.

<sup>29</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, pp. 18, 32, 34 y 35.

<sup>30</sup> Cfr. Rothbard Murray, *Op. cit.*, nota 6, p. 32.

<sup>31</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 279 y ss.

<sup>32</sup> *Ibidem*, pp. 284-288. Este concepto es compatible con Artículo 7 del Pacto de San José que señala que: “Toda persona tiene derecho a la libertad y a la seguridad personales”, lo cual es interpretado por la Corte Interamericana de Derechos Humanos en el sentido que “la libertad

cuales son determinados por un marco legal que permita su ejercicio, sin que, al mismo tiempo, sea restringida la de otros. Dicho marco debe estipular<sup>33</sup>:

- Una esfera de responsabilidad que permita distinguir entre lo mío y lo tuyo<sup>34</sup>;
- Que la fuerza violenta<sup>35</sup> se emplee solo de forma defensiva<sup>36</sup>, es decir, solamente podrá emplearse para contrarrestar una agresión<sup>37</sup>;
- Tolerancia y respeto al surgimiento de órdenes espontáneos<sup>38</sup>; e
- Igualdad absoluta ante la ley<sup>39</sup>.

Estos principios permiten a cada hombre ser libre y, por tanto, perseguir sus propios fines, en la forma, tiempo y modo que considere mejor<sup>40</sup>.

El primer principio reconoce el derecho de propiedad<sup>41</sup>, el cual autoriza a su titular disponer de aquello de lo que es dueño y, por tanto, usar sus medios para alcanzar sus fines en la forma en como mejor le parezca. Más aún, si alguien tiene el derecho exclusivo sobre una cosa, nadie más podrá ejecutar

---

sería la capacidad de hacer y no hacer todo lo que esté lícitamente permitido. En otras palabras, constituye el derecho de toda persona de organizar, con arreglo a la ley, su vida individual y social conforme a sus propias opciones y convicciones; véase *Caso Chaparro Álvarez y Lapo Íñiguez vs. Ecuador*, sentencia de 21 de noviembre de 2007, párrafo 52.

<sup>33</sup> Estos principios garantizan la libertad desde un punto de vista libertario o liberal clásico. Esto es, libertad como interferencia en las decisiones individuales de las personas, es decir, distinto aquél buscado por una libertad republicana, la cual busca: la libertad social (autodeterminación de la sociedad), la no interferencia arbitraria soberanía, y la protección contra interferencias arbitrarias. Cfr. Pettit, Philip, *Freedom in the Market*, Princeton University, disponible en: <http://www.princeton.edu/~ppetit/papers/2006/Freedom%20in%20Market.pdf>, consultado el día 8 de mayo de 2013.

<sup>34</sup> Hayek, Friedrich A., *Individualism and Economic Order*, 3a. ed., The University Of Chicago Press, Illinois, 1958, pp. 17- 18.

<sup>35</sup> Es decir, la agresión que una persona causa a otra o a los bienes sobre los cuales tenga algún derecho reconocido.

<sup>36</sup> Rothbard, Murray, *War, Peace, and the State*, Alabama, *Libertarian Review Press*, 1974, p. 115.

<sup>37</sup> Agresión definida como el inicio de la fuerza física contra las personas o su propiedad, la amenaza de tal o el engaño; véase: Principle of non-aggression, disponible en: [http://wiki.mises.org/wiki/Principle\\_of\\_non-aggression](http://wiki.mises.org/wiki/Principle_of_non-aggression), consultado el 8 de abril de 2013.

<sup>38</sup> Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, pp. 16-17.

<sup>39</sup> Mises, Ludwig, *Liberalism, In The Classical Tradition*, trad. Ralph Raico, 3a. ed., Nueva York, The Foundation for Economic Education, Inc., 2002, p. 28.

<sup>40</sup> Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 18.

<sup>41</sup> El cual desarrollaremos en el punto número 3 de este capítulo.



sobre ella acto alguno que su titular no consienta y, por ende, el bien queda asegurado<sup>42</sup>. Esta esfera permite que los efectos de las acciones recaigan sobre quienes las ejecutan ya sean ganancias o pérdidas<sup>43</sup>.

El segundo principio impide a toda persona iniciar un ataque contra otra, al igual que contra su propiedad. Lo que desde el punto de la filosofía libertaria se conoce como el “axioma de no agresión”<sup>44</sup>, es decir, no se puede, *motu proprio*, agredir a otro solo porque así se decide. No iniciar un ataque contra otro significa no imponer, por la fuerza o la coacción, la voluntad de uno sobre la de otro o sus bienes. Lo cual se traduce en restringir a una persona el perseguir sus fines con sus medios. Esto es, cada quien podrá actuar como lo desee, siempre que su conducta no implique dañar a otro o sus bienes.

El tercer principio alude al respeto de los órdenes espontáneos. Esto es, a cualquier fuerza social fruto de la convivencia entre agentes individuales y, aparentemente no organizados, cuya emergencia y desarrollo no es planificada, sino estructurada a partir de la interacción de los miembros que la componen<sup>45</sup>, es decir, los órdenes espontáneos producen organizaciones fruto de la interacción entre personas, mismas que no constituyeron el propósito de su convivencia, sino de la persecución de su interés individual, en consecuencia los órdenes espontáneos son la consecuencia natural de la búsqueda del interés individual.

---

<sup>42</sup> Sobre el particular, desarrollaremos nuestro argumento en el punto 3 de este capítulo.

<sup>43</sup> Cfr. Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 20. En el mismo sentido Martín Krause señala que: “[L]a creciente extensión de la propiedad privada favoreció e impulsó el avance de la civilización en dos sentidos. El primero de ellos es el incentivo al progreso: está claro que pondré mis mayores esfuerzos en cualquier tipo de actividad en la medida que pueda gozar plenamente de los frutos del esfuerzo realizado en el aprovechamiento de mis recursos [...]. El segundo aspecto por el cual la extensión de la propiedad privada favoreció el avance de la civilización se refiere a la protección de los recursos, es decir, de las cosas que son objeto de propiedad. El “propietario” es un “protector” ya que recaen sobre él los efectos de sus acciones: si cuida el recurso y lo multiplica se enriquece; si es negligente y permite su deterioro se empobrece”; véase, Krause, Martín E., *Economía, Instituciones y Políticas Públicas*, Buenos Aires, La Ley, 2011 p. 19.

<sup>44</sup> Rothbard, Murray, *For a new liberty, The libertarian manifesto*, 2a. ed. Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2006, p. 27.

<sup>45</sup> Spontaneous Order, disponible en: [http://wiki.mises.org/wiki/Spontaneous\\_order](http://wiki.mises.org/wiki/Spontaneous_order), consultado el día 4 de mayo de 2013.

Los órdenes espontáneos son el fruto de largos procesos evolutivos, de extrema utilidad para comunicarnos, transferir y procesar información dispersa<sup>46</sup> y coordinar acciones individuales<sup>47</sup>, cuyo surgimiento requiere que sus integrantes sean libres de perseguir su propio interés<sup>48</sup>. En palabras de Van Seumeren, “la estructura de un orden espontáneo describe cómo funciona un sistema, dado un conjunto de reglas básicas, las cuales proveen los principios para dirigir las decisiones individuales, mismas que facilitan la transferencia de la información y, por ende, la coordinación de las acciones entre los diferentes individuos<sup>49</sup>”. Un ejemplo por demás evidente es el mercado<sup>50</sup>, el cual se genera fruto de intercambios libres<sup>51</sup>, mismo que se expresa en la metáfora de la “mano invisible”<sup>52</sup> para capturar su proceso de coordinación<sup>53</sup>. Respetarlos significa no impedir que cada quien actúe persiguiendo sus propias metas, condición *sine qua non* para su surgimiento. Así, por un lado, se debe permitir a las personas actuar de manera libre, por el otro, la maquinaria legislativa y la fuerza del gobierno no debe emplearse con el fin de distorsionar su funcionamiento, es decir, con reglas que dificulten u obstaculizan su

---

<sup>46</sup>Van Seumeren, Jacco A., “El orden espontáneo, y la Teoría de la Evolución Cultural en Hayek”, disponible en:

<https://www.google.com.mx/#q=El+orden+espontaneo%2C+y+la+Teor%C3%ADa+de+la+Evoluci%C3%B3n+Cultural+en+Hayek%2C>, p. 64, consultado 29 de agosto de 2013.

<sup>47</sup> Krause, Martín, *Op. cit.*, nota 43, p. 18; véase también: Hayek, Friedrich. A., “Competition as a Discovery Procedure”, trad. Marcellus S. Snow, *The Quarterly Journal of Austrian Economics*, vol. 5, no. 3, 2002, pp. 14 y 15.

<sup>48</sup> Es decir, son el medio en el cual se desarrolla la libertad para coordinar acciones separadas.

<sup>49</sup>Van Seumeren, Jacco A., *Op. cit.*, nota 46, p. 66.

<sup>50</sup> El cual es analizado a detalle en el punto 1 del Capítulo II.

<sup>51</sup> Cfr. Krause, Martín, *Op. cit.*, nota 43, pp. 18-19.

<sup>52</sup> Nos referimos a la famosa metáfora empleada por Adam Smith, quien, al respecto, señala: “[N]inguno por lo general se propone, originariamente, promover el interés público, y acaso ni aun conoce cómo lo fomenta cuando no abriga tal propósito. Cuando prefiere la industria doméstica a la extranjera, sólo medita su propia seguridad, y cuando dirige la primera de forma que su producto sea del mayor valor posible, sólo piensa en su ganancia propia; pero en este y en otros muchos casos es conducido por una mano invisible, a promover un fin que nunca tuvo parte en su intención. No es contra la sociedad el hecho de que este laudable fin deje de ser por todos premeditado, porque, siguiendo cada particular por un camino justo y bien dirigido, las miras de su interés propio promueven el de común con más eficacia, a veces, que cuando de intento piensa fomentarlo directamente” Smith, Adam, *La riqueza de las naciones. (Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones)*, 7a. ed., México, Publicaciones Cruz O., libro IV, 2010, p. 31.

<sup>53</sup>Van Seumeren, Jacco A., *Op. cit.*, nota 46, p. 62.

emergencia y lo dirijan a un punto distinto a aquel que hubiera surgido de no haberse entorpecido su desarrollo<sup>54</sup>.

El cuarto principio garantiza la igualdad ante la ley, lo cual implica que las normas, reglas y principios del sistema legal sean igualmente aplicables a todas las personas<sup>55</sup>. En este sentido nos referimos a una igualdad absoluta ante la ley, es decir, al tipo de igualdad que impide que se impongan o protejan fines particulares<sup>56</sup>, y que, además, de manera coactiva, se decida el estatus que las personas deben ocupar en la sociedad<sup>57</sup>. Como señala Lord Acton, “cuando un solo objetivo es elegido como el fin supremo del gobierno, ya sea la ventaja de alguna clase, la seguridad o el poder de un país, la felicidad de la mayoría o el apoyo de cualquier idea especulativa, el estado se vuelve inevitablemente absoluto”<sup>58</sup>. Al respecto, consideramos de gran relevancia citar un extracto del discurso *The absolute equality of all before the law, the only true basis of reconstruction*, de William M. Dickson, el cual habla sobre la posibilidad de ampliar el sufragio a los esclavos negros emancipados:

“Los prejuicios entre razas no son diferentes en esencia a otro tipo de prejuicios. Existen prejuicios entre irlandeses e ingleses; entre

---

<sup>54</sup> Krause, Martín, *Op. cit.*, nota 43, p. 18. Esta situación se detalla más adelante en el tercer capítulo, cuando abordamos las barreras a la competencia en el transporte aéreo de pasajeros, respecto de la prohibición a extranjeros de prestar el servicio de cabotaje, lo cual se encuentra regulado en el Convenio de Chicago, Ley de Aviación Civil y en su Reglamento; asimismo, este aspecto yace patente en la limitación a la inversión en el sector de la aviación comercial a empresarios foráneos en la Ley de Inversión de Extranjera; y, por último, en la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue que regulan la Ley de Aeropuertos y su Reglamento; en virtud de que todas estas barreras impiden al mercado del transporte aéreo de pasajeros emerger de manera espontánea, puesto que se restringe la libertad de las personas para actuar de manera libre, lo cual, como mencionamos, es el requisito *sine qua non* para el surgimiento de los órdenes espontáneos.

<sup>55</sup> Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 19.

<sup>56</sup> *Idem*. De otra forma, se restringirían fines diversos a los impuestos. Por tanto, se excluirían otros o se haría más difícil su consecución, siendo que ningún fin es más valioso que otro, Como señala Benegas Lynch: “no resulta pertinente formular clasificaciones jerárquicas en abstracto de las distintas libertades, ya que toda acción participa de la misma naturaleza y la importancia relativa de cada acto sólo puede ser juzgada por las cambiantes preferencias del específico sujeto actuante”; véase: Benegas Lynch, Alberto, *Fundamentos de Análisis Económico*, 9a. ed., Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 1986. p. 41.

<sup>57</sup> Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 30.

<sup>58</sup> *Ibidem* p. 19.

católicos y protestantes; entre cristianos y judíos, los cuales han sido violentos e incluso guerras han surgido a raíz de ellos. No, sin embargo, debido a sus diferencias, sino porque una raza buscó subordinarla a ella, o una religión buscó imponer sus dogmas sobre la otra. La paz prevalece cuando cada raza y cada religión atienden sus propios asuntos. Cuando nuestros padres fundadores elaboraron nuestra Constitución, ellos entendieron esta situación y lo aplicaron. Así aseguraron la paz, garantizando la absoluta igualdad ante la ley. Ellos, no obstante, consideraron al negro un esclavo, y, por tanto, no aseguraron su libertad, y permitieron que la violación a este principio permaneciera. Pero ahora tenemos la oportunidad de aplicar este principio a esta raza y de esta forma remover esta excepción. Yo aplicaría, por tanto, este principio. Los prejuicios ceden frente al poder y los intereses. El voto de los negros es muy valioso como para ser desestimado<sup>59</sup>.

Como se observa, la igualdad ante la ley es el principio que elimina los privilegios concedidos a una clase determinada o que se impongan distingos sobre otra. Este principio, en consecuencia, busca que las personas, por igual, sean protegidas y tratadas por la ley. Al respecto, es importante mencionar la interpretación que realiza Suprema Corte sobre el particular, la cual señala:

“La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todos los hombres son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacionalidad, raza, sexo, religión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social, de manera que los poderes públicos han de tener en cuenta que los particulares que se encuentren en la misma situación deben ser tratados igualmente, sin privilegio ni favor. Así, el principio de igualdad se configura como uno de los valores superiores del orden

---

<sup>59</sup> Dickson, William, "The Absolute Equality of all before the law, the only true basis of Reconstruction" 1865, disponible en: <http://chnm.gmu.edu/lostmuseum/lm/229/>, consultado el 22 de septiembre de 2013.

jurídico, lo que significa que ha de servir de criterio básico para la producción normativa y su posterior interpretación y aplicación, y si bien es cierto que el verdadero sentido de la igualdad es colocar a los particulares en condiciones de poder acceder a derechos reconocidos constitucionalmente, lo que implica eliminar situaciones de desigualdad manifiesta, ello no significa que todos los individuos deban ser iguales en todo, ya que si la propia Constitución protege la propiedad privada, la libertad económica y otros derechos patrimoniales, está aceptando implícitamente la existencia de desigualdades materiales y económicas; es decir, el principio de igualdad no implica que todos los sujetos de la norma se encuentren siempre, en todo momento y ante cualquier circunstancia, en condiciones de absoluta igualdad, sino que dicho principio se refiere a la igualdad jurídica, que debe traducirse en la seguridad de no tener que soportar un perjuicio (o privarse de un beneficio) desigual e injustificado. En estas condiciones, el valor superior que persigue este principio consiste en evitar que existan normas que, llamadas a proyectarse sobre situaciones de igualdad de hecho, produzcan como efecto de su aplicación la ruptura de esa igualdad al generar un trato discriminatorio entre situaciones análogas”<sup>60</sup>

Además, esta interpretación se corresponde con la que establece la Corte Interamericana de Derechos humanos, la cual se expresa en los siguientes términos:

“De conformidad con el principio de igualdad jurídica [...] toda medida que propicie un trato perjudicialmente distinto a personas o grupos de personas que se encuentren en el territorio de un Estado americano y sujetas a su jurisdicción, es contraria al reconocimiento de igualdad ante la ley, que prohíbe todo tratamiento discriminatorio con apoyo

---

<sup>60</sup> Tesis 1a./J. 81/2004. *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, novena época, t. XX, octubre de 2004, p 99.

en la ley. [...] Esto es así, aunque para justificar tal comportamiento se invocaran objetivos de política interna previstos en la legislación doméstica y considerados, desde el punto de vista gubernamental, como legítimos para la consecución de ciertos fines. Ni siquiera tratándose del orden público -que es el fin último de cualquier Estado de derecho- es aceptable restringir el goce y ejercicio de un derecho”<sup>61</sup>.

Así entendida, la igualdad ante la ley permite, por un lado, un trato equitativo entre las personas y, por el otro, eliminar privilegios concedidos por cualquier motivo, lo cual, como se estudia en el tercer capítulo, es de medular importancia para entender los motivos por los cuales se rechazan la prohibición para prestar el servicio de cabotaje a extranjeros; las limitaciones a la inversión extranjera; y los *grandfather rights* a las aerolíneas titulares.

Por último, como señala Mises, la razón de la igualdad ante la ley es impedir que un cierto grupo se privilegie u obtenga una ventaja a costa de los demás, y no la de corregir los inexorables hechos del universo y hacer desaparecer las desigualdades naturales<sup>62</sup>.

La libertad Esto es lo que Hayek denomina un esquema de libertad bajo la ley. En él, la libertad encuentra sus límites en el respeto de estos principios, cuya aceptación es el medio para ordenar la convivencia social<sup>63</sup>. Como el mismo Hayek afirma, “el hombre no es omnisciente, y, por tanto, el único camino en que la libertad le puede ser dada es a través de principios que delimitan la esfera en la cual el tomará sus propias decisiones<sup>64</sup>”.

---

<sup>61</sup> Corte Interamericana de Derechos Humanos, *Opinión Consultiva OC-18/03 “Condición Jurídica y Derechos de los Migrantes Indocumentados”*, 17 de septiembre de 2003, pp. 13-15.

<sup>62</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, pp. 841-842.

<sup>63</sup> Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 18-19.

<sup>64</sup> *Idem*.

Este conjunto de principios deja, de igual forma, entrever el papel del gobierno, el cual se limita, atendiendo a la relación gobierno-libertad, a vigilar que su ejercicio se circunscriba a estos límites<sup>65</sup>. En tal virtud, la acción del gobierno está restringida también por estos mismos principios. Esto es, reconocer el derecho de propiedad; no iniciar un ataque contra otro; permitir a las personas perseguir su propio interés y garantizar la igualdad absoluta ante la ley. De violarlos, contradeciría su razón de existir, es decir, el colectivo no puede más que los individuos. Como lo explica Bastiat:

“Si cada hombre tiene el derecho de defender, incluso mediante la fuerza, su persona, su libertad y su propiedad, lo mismo es válido para los hombres que desean unirse para organizar una fuerza común que provea una mejor defensa. El derecho del colectivo, tiene su principio, su razón de existir y su legalidad en derechos individuales. Por tanto, la fuerza común no puede, racionalmente, tener ningún otro fin, o ninguna otra misión, que el que poseen las fuerzas individuales. Así, puesto que la fuerza de un individuo no puede legalmente tocar la persona, libertad o la propiedad de otro individuo, por la misma razón la fuerza común no puede legalmente ser usada para destruir la persona, la libertad o la propiedad de los individuos. De lo contrario, la fuerza común entraría en contradicción con sus premisas<sup>66</sup>”.

---

<sup>65</sup> Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 18. Ello equivale al Estado mínimo en términos de la teoría libertaria de Robert Nozick, quien le atribuye como principales características: 1) poseer el tipo requerido de monopolio del uso de la fuerza en el territorio; 2) proteger los derechos de cualquiera; y 3) ser el único impositor de la prohibición a otros de usar procedimientos no confiables de ejecución y vigilar estos procedimientos, por ejemplo que en el ejercicio de la autodefensa no use más fuerza en defensa propia sino lo que es necesario para repeler el ataque. En este sentido, el Estado está limitado a las estrechas funciones de protección contra la violencia, el robo y el fraude, de cumplimiento de contratos, etcétera; cualquier Estado más extenso violaría el derecho de las personas de no ser obligadas a hacer ciertas cosas y, por tanto, no se justifica; véase: Nozick, Robert, *Anarquía, Estado y Utopía*, trad. Rolando Tamayo y Salmorán, México, Fondo de Cultura Económica, 1988, p. 116 y ss.

<sup>66</sup> Bastiat, Frédéric, *The Law*, China, Ludwig von Mises Institute, 2007, pp. 2-3. En el mismo sentido Thomas Hobbes señala que: las restricciones a la libertad se justifican a la luz de los motivos por los cuales el Estado detenta el uso de la fuerza, que no es otra cosa sino la defensa

Así, la libertad se convierte en un elemento indispensable para la acción, cuya garantía permite al hombre alcanzar los fines que decida en la forma y tiempo que mejor considere. Por un lado, las personas deben circunscribir su actuar a estos límites. Por el otro, el gobierno debe vigilar y respetar el cumplimiento de estos principios, lo cual permite el ejercicio más amplio de la libertad compatible con el esquema más amplio de libertades para los demás.

### 3. La propiedad privada

Como mencionamos, la acción humana implica trazar una ruta y caminar por ella para alcanzar una meta. También precisamos que se requiere ser libre para elegir la meta y el camino (fines y medios). Sin embargo, para llegar a la meta necesito, además, la facultad de poder caminarlo. De otra forma, no podré hacer uso del camino y, por tanto, llegar a mi meta.

En este sentido, las personas necesitan de algún poder que les permita hacer uso de aquello que sirve como medio para alcanzar su meta<sup>67</sup>. Este poder es la propiedad privada<sup>68</sup>, la cual otorga a cada individuo la facultad de utilizar, disfrutar y disponer de lo que son dueños en la forma y tiempo en que consideren más conveniente<sup>69</sup>. En palabras de Walter Block, “los dueños tienen el derecho de tomar decisiones respecto del uso de su propiedad, siempre que este uso no interfiera con los otros propietarios y sus derechos de usar su propiedad”<sup>70</sup>. Cabe destacar, como señala Mises, que la noción de la propiedad privada como concepto económico no debe ser confundida con su definición

---

de la persona y su patrimonio. Hobbes, Thomas, *Leviatán: o la materia, forma y poder de una república eclesiástica y civil*, 2a. ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1980, p. 146.

<sup>67</sup> Cfr. Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 20.

<sup>68</sup> Al hablar de propiedad privada, nos referimos a cualquier poder que autorice a las personas a utilizar, disfrutar o disponer de una cosa.

<sup>69</sup> Cfr. Nozick, Robert, *Op. cit.*, nota 67, pp. 169-179.

<sup>70</sup> Block, Walter, *Defending the Undefendable*, Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2008 p. 140.



legal<sup>71</sup>. Quiere decir, por tanto, que la propiedad privada, desde esta perspectiva, es el poder que nos faculta a disponer de nuestros medios para alcanzar nuestros fines.

La propiedad privada deriva del principio de la propiedad de uno mismo<sup>72</sup>, lo cual permite distinguir entre lo mío y lo tuyo, puesto que como afirma Ayn Rand, el hombre no puede existir sin su cuerpo, y sólo los fantasmas pueden existir sin materia<sup>73</sup>, es decir, el hombre guarda dominio sobre su cuerpo y sus actos, los cuales le dan existencia. De otra forma, si otro impusiera su imperio sobre él y sus actos, desposeería al hombre de su cuerpo y sus acciones, y, en consecuencia, no alcanzaría los fines que se propone en la forma en como él lo desea, situación que degrada a este a una condición en la cual deja de ser *homo sapiens*.

La propiedad, además, permite a las personas intercambiar sus bienes entre ellos, pues tienen el dominio tanto sobre la cosa como sobre sí mismos y, por tanto, pueden tratar su derecho de propiedad sobre una cosa por otro de otro bien. Otro aspecto medular de la propiedad es la posibilidad de excluir a aquellos que no tienen derecho sobre la cosa, o autorizados para su uso o disfrute. Cuando no hay propiedad nos encontramos con una “tragedia”, ya que todos usarían el bien y terminaría por ser depredado<sup>74</sup>.

Desde luego, esta facultad se ejercita dentro de ciertos límites, iguales que para el ejercicio de la libertad individual, como señala Nozick “mi derecho de propiedad sobre mi cuchillo me permite dejarlo donde yo quiera, pero no en el pecho de otro”<sup>75</sup>, puesto que lo cierto para la libertad individual lo es también

---

<sup>71</sup>Mises, Ludwig, “Private Property”, *Mises Daily*, 8 de diciembre de 2010, disponible en: <http://mises.org/daily/4718>, consultado el 15 de abril de 2013.

<sup>72</sup>Block, Walter, *Op. cit.*, nota 68, p. 140.

<sup>73</sup>Rand Ayn, “The Property Status of Airwaves”, *Capitalism: The Unknown Ideal*, First Signet Printing, 1967 p. 122.

<sup>74</sup>Krause, Marín, *Op., cit.*, nota 43, p. 19. Krause alude aquí a la llama “Tragedia de los Comunes” de Garrett Hardin.

<sup>75</sup>Nozick, Robert, *Op. cit.*, nota 67, p. 172.

para la propiedad privada. En virtud de ser dos elementos que guardan íntima relación, es decir, se necesitan para dar sentido a su existencia, puesto que si tengo libertad para elegir mis metas, así como, la forma, modo, tiempo para cumplirlas, pero no así la facultad de hacer uso de aquello que me permite alcanzarlas, de poco me sirve ser libre. De igual forma, si puedo hacer libre uso de los medios para lograr mis metas, pero no tengo libertad para pensarlas y modos de cumplirlas, pierde su esencia la propiedad. Puede existir el uno sin el otro, pero la existencia sin el otro no tiene sentido.

El gobierno es el encargado de proteger la propiedad y vigilar que su ejercicio se circunscriba dentro de los límites de los principios que el sistema legal establece<sup>76</sup>. Restringir su ejercicio fuera de estos límites supone la sustitución de la voluntad de las personas por la de quien la restringe, en consecuencia, el hombre dejaría de actuar, pero no como resultado de una decisión voluntaria, sino como resultado de una decisión impuesta<sup>77</sup>. En este sentido, la propiedad privada, al igual que la libertad individual, es un elemento indispensable para la acción, ya que permite a cada individuo el uso, disfrute y disposición de los medios que es dueño para perseguir sus propios fines<sup>78</sup>.

---

<sup>76</sup> El Estado como guardián de la propiedad y libertad de las personas es el único que se justifica, sin violar el imperativo categórico de Kant que versa: obra de tal modo que te relaciones con la humanidad, tanto en tu persona como en la de cualquier otro, siempre como un fin, y nunca sólo como un medio; véase: Kant, Immanuel, *Fundamentación de la Metafísica de las Costumbres*, disponible en: <http://www.philosophia.cl/biblioteca/Kant/fundamentacion%20de%20la%20metafisica%20de%20las%20costumbres.pdf>, p. 15 consultado el 10 de mayo de 201. Esto es así, porque si bien debemos pagar impuestos para que el Estado puede ejercer su función de policía y con ello restringir la propiedad de las personas, ello sucede solo por el principio de compensación el cual exige que aquellos que se autoprotegen para incrementar su propia seguridad, indemnicen a aquellos a los que prohíben realizar actos riesgosos, los cuales podrían realmente haber resultado inofensivos, por las desventajas que les son impuestas Cfr. Nozick, Robert, *Op. cit.*, nota 67, pp. 116.

<sup>77</sup> Cfr. Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, pp. 279-282.

<sup>78</sup> Kirzner, Israel M., *Op. cit.*, nota 12, p. 13.

#### 4. La escasez y la acción que ella deriva

Los fines, deseos y necesidades del hombre son ilimitados, mientras que los medios<sup>79</sup> para satisfacerlos nunca serán suficientes. Esto es, la cantidad disponible de cualquier bien<sup>80</sup> es menor a su capacidad para satisfacer todos los fines que con él se deseen cumplir, lo que se conoce como escasez<sup>81</sup>. De otra forma, el bien no sería considerado como medio para la acción, sino una condición general del bienestar humano<sup>82</sup>, como el aire o la fuerza de gravedad.

Esta situación de escasez es lo que motiva al hombre a actuar, es decir, a economizar, a asignar sus medios para servir sus fines más valiosos y dejar los menos valiosos insatisfechos<sup>83</sup>. Como lo explica Rothbard:

Si todos los deseos de las personas pudieran ser instantáneamente realizados, el hombre no tendría ninguna razón para actuar. El hecho de que la gente actúa, necesariamente, implica que los medios empleados son escasos en relación a los deseados fines; ya que si

---

<sup>79</sup> Una cosa se convierte en un medio cuando la razón humana descubre que su empleo lo llevará a su fin, esto es así, porque el hombre aprecia la utilidad de las cosas para alcanzar sus metas; véase: Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 92.

<sup>80</sup> Que sea considerado como un medio para la acción.

<sup>81</sup> Robert P. Murphy señala: "Incluso Bill Gates enfrenta situaciones de escasez. Él no puede literalmente hacer lo que quiera. Si el lleva a su esposa a un restaurante, él ha reducido sus opciones (incluso mínimamente) y ha disminuido su capacidad de comprar otras cosas en el futuro. Los recursos deben ser economizados porque son finitos"; véase: Murphy, Robert P., *Lessons for the Young Economist*, Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2010, p. 6.

<sup>82</sup> Es decir, no importa cuánto ni cuantas veces se utilice el medio. Siempre habrá suficiente para satisfacer todos los fines que con él se pretende y, además, su obtención no implica costo alguno para el actor; véase: Benegas Lynch, Alberto, *Op. cit.*, nota 56, p. 86; véase también: Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 15 p. 22.

<sup>83</sup> Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 15, pp. 5-6. En el mismo sentido, Lionel Robbins señala que la economía se encarga de un aspecto particular de la conducta humana aquella relativa a las decisiones que realiza el hombre para alcanzar fines utilizando medios escasos, es decir, cuando economiza sus recursos, Cfr. Robbins, Lionel, *An Essay on the Nature and Significance of Economic Science*, 2a. ed., Londres, MacMillan and Co., 1945, p. 12. De igual forma se expresa Kirzner, quien señala que siempre que la voluntad humana enfrenta situaciones en las que le sea requerido elegir, en virtud de un escenario de escasez de los medios necesarios para lograr sus metas, el hombre asignará sus recursos buscando maximizarlos. Kirzner, Israel M., *Op. cit.*, nota 11, pp. 258-259.

los medios no fueren escasos sino superabundantes, los fines habrían sido ya alcanzados, y no habría necesidad de actuar<sup>84</sup>.

Lo anterior sucede, porque toda acción involucra el empleo de al menos un medio escaso<sup>85</sup>, puesto que sólo el ser omnipotente logra ilimitados servicios, pudiendo aplicar cada medio para la consecución de cualquier fin. Sin embargo, el hombre está moderado por la insuficiente cantidad de las cosas disponibles y, por tanto, tiene la necesidad de actuar<sup>86</sup>.

## 5. Valor subjetivo y utilidad marginal

Recordamos que el hombre actúa para alcanzar sus fines con el propósito de pasar a un mejor estado. Tales fines no serán alcanzados a menos que las personas cuenten con medios o herramientas, es decir, los particulares fines de cada persona serán cumplidos (o no) con los medios que ella designe para alcanzarlos, lo cual implica que sus fines dictan los medios para intentar alcanzarlos<sup>87</sup>. Los medios son valorados, con mayor o menor intensidad, por su utilidad<sup>88</sup>, según el fin que con ellos se desee alcanzar, dentro de las particularidades de cada acción<sup>89</sup>. La valoración del fin es determinada de manera subjetiva por el actor, es decir, el grado de intensidad que el actor percibe al remover la inconformidad que lo aqueja queda a su mero arbitrio,

---

<sup>84</sup> Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 15 p. 59.

<sup>85</sup> Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 6, p. 13.

<sup>86</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, pp. 69 y 93.

<sup>87</sup> Shostak, Frank, "Marginal utility is not rocket science", *Mises Daily*, 5 de junio de 2007, disponible en: <http://mises.org/daily/2610>, consultado el 18 de mayo de 2013.

<sup>88</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 119.

<sup>89</sup> Por ejemplo, durante la batalla de Bosworth, el caballo del rey Ricardo III de Inglaterra perdió una de sus herraduras, tropezó, e hizo caer al rey a tierra, quedando a merced del ejército de Enrique Tudor. Es entonces cuando Ricardo, blandiendo asustado su espada, gritó: ¡Un caballo! ¡Mi reino por un caballo! En esta situación el valor del caballo es mayor que el valor de todo su reino. Sin embargo, de lo anterior no se concluye que en cualquier otro momento el rey hubiese estado dispuesto a cambiar su reino por un caballo. Esto es así porque el valor del bien está determinado por su utilidad para atender el fin que sirve. Así, si el valor del fin es considerado alto (en la escala de valoración subjetiva del actor) lo será también el del bien que se destine a cumplir con tal; véase: <http://www.euribor.com.es/2010/10/18/mi-reino-por-un-caballo/>, consultado el 5 de junio de 2013.

imposible de cuantificarse en unidades de medición, como los kilogramos, voltios, o watts, en este sentido Mises señala que:

“No existe algún estándar de mayor o menor satisfacción aparte de aquel que el individuo considere, el cual es diferente entre las personas. Lo que hace a un hombre sentirse inconforme está determinado por él, por su subjetiva y personal valoración. En este sentido, nadie está en posición de decretar lo que debería hacer a un hombre más feliz<sup>90</sup>”.

Como mencionamos, los medios son siempre escasos. Por tanto, el hombre debe escoger qué fines alcanzar con los medios a su disposición<sup>91</sup>. Si, por ejemplo, una persona tiene una manzana y tres fines, digamos comer la manzana, regalar la manzana a otra persona o darla de comer a un animal, debe escoger qué fin alcanzar, aquél que elija es el fin que más valora.

Sin embargo, habrá ocasiones, las más, en que las personas no cuenten con los medios que consideran idóneos para alcanzar sus fines<sup>92</sup>. La forma de alcanzarlos será, pues, por medio de intercambios voluntarios<sup>93</sup>. Veamos el siguiente ejemplo, supóngase que el fin de Juan es comer una pera, pero él cuenta sólo con una manzana, en consecuencia Juan tiene que buscar con quien intercambiar su manzana por una pera. Si Juan encuentra a alguien que valora más una manzana que una pera entonces el intercambio se producirá<sup>94</sup>.

La utilidad de los bienes aumenta o disminuye de acuerdo a su número con relación a sus fines<sup>95</sup>. Esto es, los bienes<sup>96</sup> serán valorados por su utilidad

---

<sup>90</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 14.

<sup>91</sup> Como se observa sólo los medios escasos son objeto de acciones humanas, porque fuerzan al hombre a actuar.

<sup>92</sup> Shostak, Frank, *Op. cit.*, nota 87.

<sup>93</sup> Los cuáles se consideran acciones humanas, puesto que las personas buscan alcanzar un fin mayor al intercambiar. Este tema se desarrolla a detalle en el siguiente punto de este capítulo.

<sup>94</sup> Murphy, Robert P., *Op. cit.*, nota 81, p. 82.

<sup>95</sup> Es decir, la cantidad de un bien que el hombre considera para alcanzar su meta.

marginal, es decir, por aquella unidad relevante que se encuentra al margen de los fines del actor y que satisface el fin menos valorado. Siempre y cuando, las unidades relevantes sean, desde el punto de vista subjetivo del actor, perfectamente intercambiables entre sí<sup>97</sup>. La determinación de la unidad relevante es subjetiva, según el contexto de cada acción. Lo cual quiere decir, en palabras de Benegas Lynch, que:

En específicas circunstancias las unidades pueden estar constituidas por *stocks* o conjuntos y, además, tener jerarquía distinta respecto de unidades menores en su escala de valores, es decir, frente a la decisión de elegir entre una unidad de A o una unidad de B el individuo puede elegir una unidad de A, pero puesto a elegir entre todo su *stock* de A o todo su *stock* de B puede preferir retener el *stock* de B<sup>98</sup>.

Así, estamos en condiciones de enunciar los postulados que formulan la ley de la utilidad marginal decreciente, la cual determina el valor (que no precio) de los bienes de consumo<sup>99</sup>:

- Las personas asignan los medios para satisfacer los fines que más valoran;
- El valor de cada una de las unidades del bien, aisladamente consideradas, está determinado por aquella unidad que sirve para satisfacer el fin menos valorado<sup>100</sup>;

---

<sup>96</sup> Solo aquellos considerados como medios, es decir, aquellos escasos; véase: Benegas Lynch, Alberto, *Op. cit.*, nota 56, pp. 86 -87.

<sup>97</sup> Cfr. *Ibidem*, p. 67. Es decir que cualquier unidad pueda cumplir cualquiera de los fines del actor.

<sup>98</sup> *Ibidem*, p. 68.

<sup>99</sup> *Ibidem*, p. 69.

<sup>100</sup> Esta última unidad se denomina marginal puesto que se encuentra en el margen de los fines del actor. En función a la cantidad disponible de unidades relevantes. Si hay 20 fines y solo 3 unidades relevantes, el fin último que se cumplirá será el 18, porque se considera que se asignan los medios para satisfacer aquellos más valorados, y, de entre los satisfechos, el menos valorado es aquel al que se le asigna la unidad relevante para ser satisfecho.

- Las unidades relevantes deben ser perfectamente intercambiables entre sí;
- Si el número de unidades relevantes aumenta, el valor de cada unidad, aisladamente considerada, disminuye; y
- Si el número de unidades relevantes disminuye, el valor de cada unidad, aisladamente considerada, aumenta.

Los postulados de esta ley son una implicación lógica de la acción humana<sup>101</sup>. El hombre tiene el poder de elegir los medios escasos para los distintos fines alternativos, y los fines que escoge son aquellos que valora más alto. Las necesidades menos urgentes son aquellas que se mantendrán insatisfechas, ya que los hombres jerarquizan sus fines a lo largo de una escala de valores o escala de preferencias, las cuales difieren de cada persona, tanto en su contenido como en su orden de preferencias<sup>102</sup>.

En conclusión, los hombres actúan para perseguir y alcanzar sus fines. Sin embargo, requieren ser libres para decidir qué fines alcanzar y cómo hacerlo, y estar facultados para usar los medios a su disposición, es decir, para intercambiarlos. Este deseo de intercambiar encuentra su raíz en la escasez de medios, sumado al hecho de que los hombres, la mayor parte de las veces, no cuentan con los medios necesarios para alcanzar sus fines<sup>103</sup>. Los intercambios

---

<sup>101</sup> Benegas Lynch, Alberto, *Op. cit.*, nota 56, p. 69.

<sup>102</sup> Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 15 p. 17.

<sup>103</sup> Para aclarar este punto citamos un relato de la famosa obra *Three Men in a Boat*:

Hablando de escaleras de roble, me viene a la cabeza una magnífica historia sobre una escalera de roble tallado en una de las casas en Kingston. Ahora, es una tienda en una plaza comercial, pero, alguna vez, fue, evidentemente, una mansión de algún gran personaje. Un amigo mío, quien vive en Kingston, fue ahí a comprar un sombrero, puso su mano en su bolsillo y pagó por él.

El vendedor, que conocía a mi amigo, le sugirió a éste ir a ver una fina pieza de roble tallado. Mi amigo dijo que iría, y el vendedor, por lo tanto, lo llevo a través de la tienda, y después al piso de arriba por las escaleras de la casa, sus barandales eran una pieza soberbia de artesanía y la pared que los acompañaba estaba excelsamente labrada, digno de un palacio.

Desde las escaleras se dirigieron al cuarto de pintura, decorado por un largo, brillante y chillante, aunque adorable, papel de fondo azul. Sin embargo, no había nada extraordinario en ese cuarto, y mi amigo se preguntaba por qué lo habían traído a ese lugar. El vendedor se acercó al papel y lo golpeó, lo que produjo un sonido a madera.

buscan, por un lado, alcanzar los fines más valorados y, por el otro, renunciar a otros que se consideren menos prioritarios, lo que las personas intercambian está determinado por el valor, es decir, por la utilidad marginal de los bienes a su disposición.

---

„Roble“, él dijo. „Toda de roble tallado, justo hasta el techo, lo mismo que usted vio en las escaleras“.

„Pero, ¡gran César! Hombre,“ mi amigo exclamó; „no me estarás diciendo que recubriste la pared de roble tallado con papel tapiz azul?“

„Sí,“ fue la respuesta: „fue un trabajo muy caro. Debía armonizar todo el cuarto, desde luego. Sin embargo, ahora el cuarto luce grandioso. Era terriblemente melancólico antes“.

No puedo decir que culpo completamente a este hombre (lo cual debe ser, sin duda, un gran alivio para él). Desde el punto de vista de un propietario promedio, que desea tomar la vida lo más ligero posible, a pesar de que el roble tallado es encantador para apreciar, no hay duda que para él resulta un tanto deprimente.

Sin embargo, lo triste en esta situación no es que haya recubierto con papel tapiz una pared de roble tallado, sino el hecho de que a quien no le gusta el roble tallado deba tenerlo en su cuarto de pintura, mientras que las personas que en verdad lo valoran deban pagar enormes cantidades de dinero para conseguirlo. Esa parece ser la ley de la vida. Cada persona tiene lo que no quiere, y otra persona tiene lo que él desea.

Como se aprecia, este relato describe perfectamente la situación que describimos, las personas no tienen los medios para alcanzar sus fines, por tanto, intercambian con otros que sí los tienen; véase: Jerome, Jerome K., *Three Men in a Boat & Three Men on a Bummel*, Gran Bretaña, Wordsworth Editions, 2008, p. 49.



## Capítulo II, El surgimiento del mercado como un proceso competitivo

El presente capítulo tiene como propósito, por un lado, explicar el surgimiento espontáneo del mercado como un proceso que surge a partir de intercambios voluntarios. Para ello, analizamos el sistema de precios y la competencia cataláctica como los mecanismos a través de los cuales el proceso de mercado coordina las acciones de las personas y resuelve el problema del cálculo económico; de igual manera examinamos los distintos roles que se desempeñan en el mercado y las tareas que cada persona desempeña en él; y, por último, vinculamos la relación entre la libertad bajo la ley, la competencia cataláctica y el proceso de mercado.

Para la demostración de los objetivos enunciados *supra* tomamos como herramienta de análisis el método praxeológico enunciado en el capítulo I, en virtud de que los conceptos a tratar tienen como elemento fundamental la acción humana.

### 1. Los intercambios y la aparición del mercado

Las personas viven en sociedad, la cual es el resultado de la interacción de las acciones humanas<sup>104</sup>. La forma de interacción por excelencia es el intercambio voluntario<sup>105</sup>. Lo que significa renunciar a algo para obtener otra cosa que se considera de mayor valor<sup>106</sup>, es decir, intercambiar es actuar de

---

<sup>104</sup> Como señala Mises, el término sociedad denota un patrón de intercambios entre los seres humanos. Por tanto, es absurdo hablar de la sociedad como algo real, con fuerza independiente de los sujetos que la conforman. Cfr. Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 143. Rothbard, además añade que: los postulados de la acción humana apelan al desarrollo de una sociedad basada, solamente, en acciones voluntarias enteramente libres de amenazas o agresiones Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 15, pp. 84-85.

<sup>105</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, pp. 143-144.

<sup>106</sup> Las cosas sujetas a intercambio deben ser bienes escasos. Como lo señala Rothbard: "los objetos de un intercambio deben ser medios escasos a los fines humanos, ya que, si fuesen disponibles en abundancia para todos, ellos serían condiciones generales del bienestar humano y no objetos de alguna acción humana. Si algo fuese una condición general del bienestar humano, no habría necesidad de renunciar a algo para adquirirlo y no se convertiría en el objeto de ninguna acción" Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 15, p. 86.

forma voluntaria. Recordemos que la acción humana implica la adopción de un fin y el rechazo de otro, motivada por la escasez de medios. Más aún, mencionamos que las personas, la mayoría de las ocasiones, no cuentan con aquellos medios para lograr sus fines. Por lo tanto, intercambian sus bienes<sup>107</sup> como medio para conseguirlos. La esencia del intercambio es el beneficio que ambas partes obtienen de este<sup>108</sup>. Como lo explica Rothbard, “después de que el intercambio se realiza ambas partes están en una posición más alta respecto de sus particulares escalas valorativas<sup>109</sup>”.

Para que un intercambio se lleve a cabo, se requiere:

- Que las personas sean libres para elegir sus metas y formas de alcanzarlas;
- Que quienes intercambien sean titulares de algún derecho que les permita disponer de los bienes a intercambiar;
- Que los bienes a intercambiar guarden una valoración inversa en la respectiva escala de valores de las partes<sup>110</sup>, es decir, que la utilidad marginal de los bienes sea valorada de forma desigual por las partes<sup>111</sup>;
- y
- Que ambas partes conozcan de la otra y de sus bienes a intercambiar<sup>112</sup>.

Al intercambiar, las personas esperan que los beneficios de esa acción compensen sus costos<sup>113</sup>. En otras palabras, ambas partes esperan *salir* del

---

<sup>107</sup> En sentido jurídico se intercambian derechos (reales o personales) porque si solo se “entregara” el bien, se otorgaría la posesión. Sin embargo, desde una perspectiva económica este tipo de distinciones no conllevan a ningún esclarecimiento relevante.

<sup>108</sup> Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 15, p. 85.

<sup>109</sup> *Idem.*

<sup>110</sup> *Idem.*

<sup>111</sup> Recordemos el ejemplo de Juan, quien desea comer una pera y, en su escala, valorativa ese es su fin más alto. Sin embargo, él solo cuenta con una manzana. Recordemos que la valoración del bien está determinada por el fin que con él se desea cumplir. En este sentido, Juan intercambia con Pedro, quien está dispuesto a intercambiar su pera por la manzana de Juan. El intercambio se produce porque Juan valora más la pera que su manzana y Pedro más la manzana que su pera, es decir, en la escala valorativa de Juan una pera está por encima de una manzana y viceversa. Sin embargo, cabe recordar, que a medida que las unidades relevantes aumentan (peras y manzanas) su utilidad disminuye y viceversa.

<sup>112</sup> Rothbard, Murray, *Op. cit.* nota 15, p. 85.

intercambio mejor de lo que estaban antes de que este se suscitase<sup>114</sup>, puesto que se actúa para pasar a un estado mejor, comparado a aquel en que nos habríamos encontrado de no haber actuado<sup>115</sup>.

La secuencia de intercambios da origen al mercado. Un proceso<sup>116</sup> en el cual las personas intercambian bienes y servicios<sup>117</sup>, siempre que estén lo suficientemente en contacto unas con otras para estar alertas de las numerosas oportunidades para intercambiar, y sean libres para tomar ventaja de ellas<sup>118</sup>.

El proceso de mercado es el ajuste de las acciones individuales (ajustadas al intercambiar) dirigidas a satisfacer los requerimientos de la interacción de las personas en sociedad<sup>119</sup>. Sin embargo, los intercambios se producen solo si ellas conocen lo que los otros demandan, es decir, solo si los compradores saben a quién comprar lo que ellos demandan y los vendedores a quién vender lo que ellos ofertan<sup>120</sup>. No obstante, las personas siempre guardan algún grado de ignorancia mutua sobre el tipo de información necesaria para intercambiar, ya que dicha información yace dispersa entre un sin número de personas<sup>121</sup>. Las personas, en consecuencia, requieren descubrir, como afirma

---

<sup>113</sup> Los valores a los que se renuncia; véase: Benegas Lynch, Alberto, *Op. cit.*, nota 56, p. 84.

<sup>114</sup> Murphy, Robert P., *Op. cit.*, nota 81, p. 82.

<sup>115</sup> Como señala Mises cada acción busca la satisfacción de las necesidades de otras personas, así como la satisfacción de las propias, es decir, uno sirve a su compañero y, a su vez, uno es servido por su compañero, *Mises, Ludwig, Op. cit.*, nota 7, p. 257.

<sup>116</sup> Entendemos por “proceso” una serie de acciones o pasos tomados con el propósito de llegar a un fin; véase: <http://oxforddictionaries.com/definition/english/process>, consultado el 13 de septiembre de 2013.

<sup>117</sup> Repetimos, desde un punto de vista jurídico, diríamos que, en realidad, las personas intercambian derechos reales sobre los bienes o servicios. El derecho real se entiende como la relación jurídica de carácter inmediato, cuya naturaleza es una especie de soberanía sobre el bien; véase: López Monroy, José de Jesús, “Derechos reales y personales”, *Diccionario Jurídico Mexicano*, México, IJJ y Porrúa, tomo D-H, 2004, p. 1272.

<sup>118</sup> Kirzner, Israel M., *Op. cit.*, nota 12, p. 2.

<sup>119</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 258. como señala Mises “el mercado no es un lugar, una cosa, o una entidad colectiva. El mercado es un proceso, actuado mediante la interacción de las acciones de varios individuos cooperando bajo la división del trabajo”; véase: *Ibidem*, p. 257.

<sup>120</sup> Kirzner, Israel M., *Op. cit.*, nota 12, p. 108.

<sup>121</sup> Así, Hayek establece que: el conocimiento de las circunstancias que debemos utilizar nunca existe en una forma concentrada o integrada, sino solamente en la forma de elementos de conocimientos dispersos, incompletos y frecuentemente contradictorios, que diferentes individuos poseen; véase: Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 77.

Hayek, “un proceso que transmita la información por el cual el conocimiento sea constantemente comunicado y adquirido a las personas, para ajustar sus decisiones dentro de todo el patrón de cambios a lo largo del sistema económico<sup>122</sup>”. Este proceso yace en el sistema de precios y la competencia cataláctica<sup>123</sup>, los cuales transfieren y procesan información dispersa y coordinan acciones individuales.

En este sentido, el mercado es fruto de los intercambios de las personas, lo cual se explica a través de la cataláctica, del griego clásico *katalattein*, término que significa, transar o intercambiar<sup>124</sup>, mismo que evoca la ciencia que estudia los fenómenos fruto de los intercambios entre las personas<sup>125</sup>.

Según lo dicho, el mercado produce un orden espontáneo desarrollado dentro de un conjunto de reglas básicas y principios que respetan la libertad y transmiten información; cuyo objetivo es la coordinación de las decisiones individuales<sup>126</sup>. En palabras de Hayek, el funcionamiento del mercado corresponde a una contienda jugada de acuerdo a reglas que lo hacen más efectivo como el respeto a la libertad, la propiedad y el contrato (intercambio)<sup>127</sup>, y decidida por destreza superior, fuerza o buena fortuna<sup>128</sup>.

Así, el mercado se erige como el tipo de orden que permite a las personas perseguir sus propios y particulares fines. El fin del mercado es el de facilitar la cooperación entre los individuos de forma eficiente, es decir, permitir

---

<sup>122</sup> *Ibidem*, p. 84.

<sup>123</sup> Temas que analizamos en los puntos 3, 4, 5 y 6 del presente capítulo.

<sup>124</sup> En el griego antiguo esta palabra significó, además de "intercambiar", "admitir dentro de la comunidad" y "cambiar de enemigo en amigo"; Hayek, Friedrich A., *El atavismo de la justicia social*, disponible en:

<http://archipielagolibertad.org/upload/files/001%20Liberalismo/1.2%20Obras%20clasicas%20de%20la%20libertad/Hayek/0023%20Hayek%20-%20Atavismo%20de%20la%20justicia%20social.pdf>, consultado el 9 de mayo de 2013, p. 185.

<sup>125</sup> Cfr. Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 233 y ss.; véase también: Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 15 p. 215.

<sup>126</sup> Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 14.

<sup>127</sup> Estas reglas minimizan los conflictos de interés y promueven todas las acciones individuales para contribuir, sin intencionalidad, al desarrollo del orden social; véase: Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 124, p. 187.

<sup>128</sup> *Ibidem*, p. 185-187.

que las personas intercambien, y que los recursos a su disposición sean utilizados para, efectivamente, alcanzar las metas que se han fijado, de forma que obtengan la máxima utilidad posible. Esto es, el mercado busca que las personas traten sus bienes o servicios para, efectivamente, lograr sus objetivos<sup>129</sup>.

En este orden de ideas, el mercado es un proceso en el que su funcionamiento depende de que las personas puedan intercambiar libremente<sup>130</sup>, para que la información sea transmitida a aquellos a quienes les concierne y los recursos sean asignados donde las personas lo demandan, en consecuencia, las reglas y principios de este proceso están destinadas a permitir el ejercicio más amplio de la libertad bajo la ley<sup>131</sup>. Por lo tanto, para que el mercado opere se requiere respetar: la propiedad privada; el axioma de no agresión; permitir que cada quien persiga su propio interés; y la igualdad absoluta ante la ley.

Ahora bien, en el mercado acontecen dos tipos de intercambios. El primero es el directo, se suscita cuando ambas partes se benefician directamente del objeto que ellos están recibiendo de la tradición. El ejemplo de Juan es uno de intercambio directo, ya que él consume directamente lo intercambiado y no para posteriores transacciones. El segundo tipo de intercambio es el indirecto, sucede cuando las personas reciben un objeto que no planean usar ellos mismos, sino que idean tratarlo con otra persona en el futuro. Lo cual acontece en cada intercambio que involucra dinero<sup>132</sup>. Por ejemplo, si alguien desea intercambiar su automóvil por una cantidad X de dinero, tal intercambio se produce para después intercambiar la cantidad X por otros bienes<sup>133</sup>.

---

<sup>129</sup> Israel M., *Op. cit.*, nota 12, pp. 34-36.

<sup>130</sup> Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 43, p. 32-33.

<sup>131</sup> Véase el punto 2 del Capítulo I.

<sup>132</sup> Murphy, Robert P., *Op. cit.*, nota 81, pp. 82-83.

<sup>133</sup> Sería muy difícil pensar que el intercambio se realiza con el propósito de consumir el dinero (como papel).

En contraste con lo que comúnmente se piensa, una sociedad basada en intercambios voluntarios<sup>134</sup> conduce a que cada persona se beneficie de tales, en consecuencia, cada persona mejora a los demás. Como vimos, se renuncia a algo que se valora menos a aquello que se obtiene. Sin embargo, quien recibe lo que el otro renuncia, lo hace porque valora más lo que obtuvo que aquello a lo cual renunció<sup>135</sup>. Esto genera incentivos para intercambiar, quienes lo hacen mejoran su posición (al tiempo que mejoran la de los demás) y logran los fines que más estiman en su escala valorativa.

## 2. Los precios en el proceso de mercado

En los intercambios en el mercado cada unidad de bien es comerciada por unidades de otro bien. La *ratio* de tales transacciones, entre los valores a los que se renuncia y los valores que se obtiene, son los precios<sup>136</sup>. Los cuales expresan las interacciones de las valoraciones de las partes en una transacción (intercambio). No revelan las valoraciones del comprador ni las del vendedor, sino que expresan el resultado de la conjunción de aquellas valoraciones. Verbigracia, retomando el ejemplo de Juan, este tiene el valor A (una manzana) y desea el valor B (una pera) que posee Pedro. Juan tratará de llevar a cabo el intercambio de A por B. Desde el punto de vista de Juan su costo es A, su ingreso es B y su precio es la relación  $A/B$ <sup>137</sup>. Así se forman los precios respecto de intercambios directos. Para el caso de intercambios indirectos, en términos monetarios, el mismo ejemplo se puede expresar de la siguiente forma: Juan tiene \$10 pesos y desea la pera de Pedro. Juan tratará de llevar a cabo el intercambio de \$10 pesos por una pera. El costo de Juan son los \$10 pesos, la ganancia es la pera y el precio es \$10/1pera.

---

<sup>134</sup> Como acuerdos de voluntades. Como lo señala Rothbard: los acuerdos entre individuos para hacer intercambios son llamados contratos; y una sociedad basa en acuerdos contractuales voluntarios es una sociedad contractual, una sociedad sin obstáculos; véase: Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 15, p. 91.

<sup>135</sup> *Ibidem*, p. 100.

<sup>136</sup> Murphy, Robert P., *Op. cit.*, nota 81, p.83.

<sup>137</sup> Benegas Lynch, Alberto, *Op. cit.*, nota 56, p. 83-84.

Cabe mencionar, que en el mercado no existe tal cosa como precio justo, tal apelativo se refiere a meros deseos o esfuerzos por buscar una situación diferente a la realidad. Los precios son solo los que se dictan en el mercado, enteramente determinados por los juicios de valor de los hombres<sup>138</sup>.

Así, los precios son el resultado de diferentes valoraciones, de la discrepancia de valores de las partes sobre los bienes intercambiados<sup>139</sup>. En ese sentido, cada parte intenta obtener algo de mayor valor a aquello que entrega.

### 3. Función de los precios monetarios en el proceso de mercado.

En el mercado los precios monetarios desempeñan dos roles medulares. El primero de ellos es:

#### A. Los precios como indicadores de las acciones en el mercado

Mencionamos que en sociedad las personas intercambian para alcanzar los fines que valoran más alto. Para que los intercambios se susciten, las personas requieren información sobre lo que las otras desean intercambiar. No obstante, como mencionamos, la información que responde a estas preguntas yace dispersa entre un sin número de personas<sup>140</sup>. En virtud de que, sólo las personas (en su interior) conocen cuáles son sus necesidades y la manera en cómo desean satisfacerlas. Lo anterior supone el gran reto descubrir esta información, porque, como precisa Krause, “para que los intercambios se realicen, debemos conocer cuáles son las necesidades de los demás, y en qué medida podemos satisfacerlas. De la misma forma debemos “conocer” cuáles

---

<sup>138</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 332.

<sup>139</sup> *Ibidem*, p. 331. Discrepancia determinada por su utilidad marginal respecto del bien intercambiado. Como fue expuesto en el punto 6 de este capítulo.

<sup>140</sup> Cfr. Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 77.

son los medios y cómo obtenerlos”<sup>141</sup>. Esta información se halla en los precios, es decir, en la expresión de las valoraciones de los intercambios. Los cuales, a su vez, revelan los gustos y preferencias de las personas, puesto que, al intercambiar, se busca satisfacer una necesidad, un deseo, un fin, en la forma que se considera brinda la mayor utilidad. Así, “las personas al comprar o al no hacerlo y al vender o al no hacerlo, aportan información a la formación de los precios de mercado”<sup>142</sup>.

Al tomar como base la información condensada en los precios, las personas ajustan sus decisiones con las otras y, por ende, los intercambios se producen<sup>143</sup>, ya que en ellos se condensa toda la información relevante en tan sólo un número<sup>144</sup>. Así, la estructura de los precios de mercado le aparece al individuo como un dato al cual ajusta su propia conducta<sup>145</sup>.

#### B. Los precios como guías ante cambios en las circunstancias de un bien

En los precios se encuentra condensada la información sobre los gustos y preferencias de las personas. Esa información esencial es transmitida sucesivamente a aquellos que más les preocupa<sup>146</sup>. Por ejemplo, supóngase que en algún lugar del mundo la oferta de un bien disminuye<sup>147</sup>, digamos cemento, y, por tanto, su precio aumenta<sup>148</sup>. Esta señal se comunica a los consumidores, quienes ahora deberán economizar de forma más eficiente este

---

<sup>141</sup> Krause, Martín, *Op. cit.*, nota 43, p. 22.

<sup>142</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 331. Para obtener esta información existen, desde luego, otros métodos, como los estudios de mercado, encuestas o incluso el análisis de la basura. Cfr. Krause, Martín, *Op. cit.*, nota 43, pp. 3-31.

<sup>143</sup> Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 84.

<sup>144</sup> Krause, Martín, *Op. cit.*, nota 43, p. 23.

<sup>145</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 331.

<sup>146</sup> Cfr. Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 86.

<sup>147</sup> Suponiendo que la demanda (aquellos que requieren cierto bien o servicio y cuentan con los recursos necesarios para adquirirlos) aumente o se mantenga constante, Benegas Lynch, Alberto, *Op. cit.*, nota 56, p. 98.

<sup>148</sup> Esto se explica en términos de la ley de la utilidad marginal. Recordemos que cuando un bien disminuye su utilidad aumenta y viceversa.



producto<sup>149</sup>. A su vez, poco a poco, los “altos” precios atraerán a más y más gente a este negocio, lo que incrementará la oferta y reducirá nuevamente el precio<sup>150</sup>. Así, sin que una orden haya sido emitida, y si acaso algunas personas conociendo la causa, decenas de miles de personas se moverán en la dirección correcta<sup>151</sup>. Unas ahorrando y otras invirtiendo.

Más aún, las personas requieren de poca información, a fin de ser capaces de tomar las decisiones correctas<sup>152</sup>. Ellas no necesitan saber las causas que determinan las nuevas condiciones que afectan los bienes<sup>153</sup>, en virtud de que, como señala Henry Hazlitt, “el sistema de precios resuelve el enormemente complicado problema de decidir precisamente cuánto de las decenas de miles de productos y servicios serán producidos<sup>154</sup>”, toda vez que los precios muestran un tablero de señales que revela dónde es atractivo invertir y dónde no lo es<sup>155</sup>, puesto que ante los cambios en las situaciones de un bien o aumento en su oferta o demanda, los precios nos dan las señales para saber cómo actuar<sup>156</sup>.

El sistema de precios es un proceso consumado por la interacción de todos los miembros de la sociedad. Muestra las preferencias de las personas, transmite esa información y, así, resuelve el enormemente complejo cálculo económico<sup>157</sup>, es decir, el problema de “¿quién tendrá que producir?<sup>158</sup>, ¿qué

---

<sup>149</sup> Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 85.

<sup>150</sup> Cfr. Hazlitt, Henry, *Economics in one lesson*, Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2008. p. 92.

<sup>151</sup> Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 85.

<sup>152</sup> Es decir, a alcanzar sus fines más valiosos con los recursos disponibles.

<sup>153</sup> Sin embargo, si las conocen podrán ajustar mejor su conducta; véase: Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 84.

<sup>154</sup> Hazlitt, Henry, *Op. cit.*, nota 150, p. 94.

<sup>155</sup> Benegas Lynch, Alberto, *Op. cit.*, nota 56, p. 89.

<sup>156</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 338.

<sup>157</sup> Hazlitt, Henry, “Two of Ludwig von Mises' Most Important Works”, *On freedom and Free enterprise. Essays in honor of Ludwig von Mises*, Sennholz, Mary (editora), Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2008, p. 36.

<sup>158</sup> En esta pregunta englobamos otras íntimamente relacionadas como ¿quiénes venderán? Y ¿quiénes invertirán?

producir?, ¿cómo producir, en qué cantidad y a qué precio?”<sup>159</sup>. Lo que garantiza que los recursos escasos se asignen de forma eficiente, ya que se asegura que quienes producen son aquellos que mejor satisfacen los deseos del público consumidor, en consecuencia, se asigna a cada miembro de la sociedad la posición en la cual pueda servir de manera más eficiente; y, por último, permite a los consumidores disfrutar de mayores beneficios como precios bajos y productos diferenciados.

### C. Los precios limpian el mercado

En el mercado no aparecen faltantes artificiales (más demanda que oferta) ni superproducción (más oferta que demanda).<sup>160</sup> Por ejemplo, pensemos en la famosa pintura “El Grito” de Edvard Munch, solo existe una en el mundo pintada por él, lo cual no implica que haya algún faltante. Cuando se subastó<sup>161</sup> su valor se incrementó hasta que apareció un (solo?) demandante por aquel bien. Así, se igualó oferta con demanda. Por otro lado, supongamos que una aerolínea oferta boletos de avión México-Cancún a \$10,000 pesos, empero las personas no están dispuestas a pagar tal cantidad, en consecuencia la empresa debe corregir este error y “bajar el precio” a un nivel tal que sea atractivo para las personas adquirirlo<sup>162</sup>. El precio, recordemos, está determinado por las valoraciones de las personas. Si ellas valoran mucho un bien, aumenta su precio en el mercado, si lo valoran poco, su precio disminuye, pero, en ningún caso, habrá faltantes o restantes.

---

<sup>159</sup> Lo que Israel Kirzner denomina el problema del cálculo económico Cfr. Kirzner, Israel, *Op. cit.*, nota 12, pp. 33-44. Hayek, además, añade las preguntas ¿dónde y cómo producir más barato?; véase: Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 95; véase también: Rothbard, Murray, “Monopolio y Competencia”, *Revista Libertas*, Instituto Universitario ESEADE, no. 34, Mayo 2001, p. 62.

<sup>160</sup> *Idem.*

<sup>161</sup> Por un valor cercano a los USD \$120,000,000; véase: [http://elpais.com/elpais/2012/05/03/opinion/1336067627\\_588216.html](http://elpais.com/elpais/2012/05/03/opinion/1336067627_588216.html), consultada el día 7 de febrero de 2013.

<sup>162</sup> Cfr. Benegas Lynch, Alberto, *Op. cit.*, nota 56, pp. 88 y 96.

#### 4. El empresario

Existen diversos roles en el proceso de mercado. La manera más general de nombrarlos, de acuerdo con Kirzner, es la siguiente: consumidor y empresario<sup>163</sup>. Cada uno de ellos cumple funciones específicas en él; por ejemplo, el consumidor es el individuo cuyo último propósito será adquirir los derechos sobre bienes y servicios, lo cual le permite mejorar su posición<sup>164</sup>. Por otro lado, el empresario es el encargado de producir lo que se demanda y corregir los errores en el mercado, provocados por la descoordinación de las acciones de las personas<sup>165</sup>. De entre estos roles, nos focalizaremos en el del empresario, puesto que, Como señala Kirzner “independientemente del rol que se desempeñe en el mercado, el actuar del hombre (en términos de la acción humana) es siempre empresarial<sup>166</sup>”.

En el mercado se suscitan continuamente errores provocados por ausencia de conocimiento perfecto de sus actores (descoordinación). La corrección de estos fallos es siempre una oportunidad para pasar de un estado menos benéfico a uno mejor. Estas correcciones son rastreadas, descubiertas y aprovechadas por los empresarios. Esto es así, porque la corrección del error trae aparejada una ganancia, lo que persigue el empresario. A su vez, esto provoca que las personas intercambien y, por tanto, que el mercado se coordine. Allí es donde radica la importancia de este. Como lo menciona Kirzner “sin el libre mercado y la función empresarial no hay garantía de que los errores en el mercado serán corregidos y las acciones coordinadas”<sup>167</sup>. Así, aquellos empresarios que cometen errores son reemplazados por empresarios más hábiles, capaces de satisfacer de mejor manera los deseos del público

---

<sup>163</sup> Cfr. Kirzner, Israel M. *Op. cit.*, nota 12, pp. 15-18.

<sup>164</sup> *Ibidem*, pp. 15-16.

<sup>165</sup> Kirzner, Israel M., *Competition and Entrepreneurship*, Chicago, University Of Chicago Press, 1978, p. 31.

<sup>166</sup> Kirzner, Israel M. *Op. cit.*, nota 12, p. 17.

<sup>167</sup> Israel M. Kirzner, “Entrepreneurship and the Market Process”, conferencia dictada en la Universidad de Nueva York, verano de 2011, disponible en <http://www.youtube.com/watch?v=oMm-anSv-tU>, consultada el 17 de abril de 2013.

consumidor, y asignar los recursos escasos de manera más eficiente, guiados por el tablero de precios.

El siguiente ejemplo presentado por Kirzner, ilustrará mejor el rol del empresario:

“Aquéllos empresarios que descubran una cierta discrepancia de precios, simplemente comprarán el producto o recurso al precio más bajo a aquellos que no saben que un precio más alto puede ser obtenido, y venderán al precio más alto a aquellos que no conocen que lo puede ser a un precio menor. Al hacer esto, los empresarios están destruyendo una falta de coordinación entre las personas. Suprimiendo esta falta de coordinación entre las personas, conduciendo a un solo precio el valor del producto en el mercado<sup>168</sup>”.

En este sentido, al reconocer esta discrepancia, el empresario cambia los factores de producción a uno más eficiente. De igual forma, sirve a los consumidores mejor al anticipar dónde los factores son más valorados<sup>169</sup>.

## 5. La competencia cataláctica

El mercado es un proceso que permite a las personas perseguir sus propios fines y maximizar la utilidad de sus bienes, lo cual se logra a través de intercambios voluntarios y de una asignación eficiente de los recursos. Al respecto surgen dos cuestionamientos, el primero es ¿cómo hacer para que los intercambios se susciten?, y, el segundo ¿cómo asegurar la eficacia? Respecto del primero, como señalamos, Hayek refiere que los intercambios se producen solo si las personas conocen lo que las otras demandan u ofertan. Con relación al segundo, es necesario determinar quiénes satisfacen de la mejor manera los

---

<sup>168</sup> Kirzner, Israel M., *Op. cit.*, nota 12, p. 253.

<sup>169</sup> Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 15, p. 511.

fines de las personas. Por lo tanto, para resolver la primera pregunta se requiere descubrir un proceso que transmita la información a las personas por el cual el conocimiento sea constantemente comunicado y adquirido, y, así, ellas ajusten sus decisiones con las demás. En cambio, para dar respuesta al segundo cuestionamiento, se requiere determinar quién dará la solución más satisfactoria a cualquier problema que las personas enfrenten, incluyendo los tipos de bienes y servicios que las personas demandan y el precio que están dispuestas a pagar por ellos<sup>170</sup>.

Así las cosas, nos encontramos frente al problema de, primero, llevar el conocimiento disperso entre las personas (la información inmersa en los precios), a aquéllos a quienes les interesa tal información, es decir, a consumidores y empresarios; y, segundo, solucionar el dilema del cálculo económico.

Dar respuesta a los cuestionamientos planteados *supra* es la tarea principal que la competencia cataláctica intenta resolver<sup>171</sup>, la cual es definida por los principales exponentes de la Escuela Austriaca de Economía, en los siguientes términos: Mises la precisa como “un proceso por el que las personas emulan a otras con la intención de superarlas, a través del cual los empresarios sirven a los consumidores de una manera mejor y más barata<sup>172</sup>”. Kirzner la enuncia como “un proceso que lleva a una serie de descubrimientos empresariales que revelan posibilidades de mejorar, los cuales se inspiran en la posibilidad de obtener ganancias a partir del conocimiento imperfecto que permea al mercado<sup>173</sup>”. Finalmente, Hayek la explica como “un proceso de formación de opinión, el cual transmite información a las personas acerca de lo

---

<sup>170</sup> Cfr. Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, pp. 96 y 97.

<sup>171</sup> Recordemos que la cataláctica estudia todos los fenómenos del mercado, uno de los cuales es la competencia. Cfr. Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, pp. 273 y ss.

<sup>172</sup> *Ibidem*, p. 274.

<sup>173</sup> Kirzner, Israel M., *Op. cit.*, nota 11, p. 92.

que es mejor y más barato. Así, las personas conocerán las posibilidades y oportunidades de mejorar que poseen<sup>174</sup>”.

Las definiciones mencionadas *supra* son complementarias unas con otras. Por un lado, Mises expresa la parte de la acción humana dentro de la competencia, como un proceso guiado por la acción de emular con el propósito de superar a otro, buscando brindar un mejor servicio. Por otro lado, Kirzner precisa las consecuencias de competir como actividad empresarial, es decir, descubrir oportunidades de ganancias estimuladas por el ánimo de lucro, mismas que, a su vez, ayudan al proceso de coordinación y asignación de recursos en el mercado<sup>175</sup>. Por último, Hayek muestra a la competencia como un proceso transmisor de la información condensada en los precios, la cual es tomada por las personas para ajustar sus planes con las otras<sup>176</sup>. En este sentido, la competencia, en términos catalácticos, es un proceso en el que las personas buscan superar a otras ofreciendo un mejor servicio a un mejor precio, motivadas por el deseo de obtener ganancias, lo que, a su vez, transmite la información condensada en los precios a aquellos que les concierne y les permite coordinar sus planes con los demás, es decir, un proceso fruto de la emulación de las personas que asegura la eficiente asignación de recursos y la transmisión de información para que las personas intercambien.

Las tareas que la competencia cataláctica desempeña en el mercado son consumadas por las acciones de sus participantes, es decir, consumidores y empresarios. Sin embargo, los empresarios quedan atados a la democracia de los consumidores, como Mises lo explica:

---

<sup>174</sup> Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 106.

<sup>175</sup> Kirzner, Israel M., “El significado del proceso de mercado”, *Revista Libertas*, Instituto Universitario ESEADE, no. 27, octubre 1997, p. 11.

<sup>176</sup> Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 15.

“Los consumidores determinan en última instancia no sólo el precio de los bienes de consumo, sino el de los precios de todos los factores de producción. Ellos determinan el ingreso de cada miembro en la economía. Los consumidores, no los empresarios, pagan los salarios de cada trabajador desde una estrella de cine hasta un mesero. Con cada centavo gastado los consumidores determinan la dirección de todo el proceso de producción y los detalles de la organización de todas las actividades empresariales. Este estado de cosas ha sido descrito así al llamar al mercado una democracia en la cual cada centavo da el derecho a emitir un voto<sup>177</sup>”.

En este sentido, los empresarios deben acatar los deseos u órdenes de los consumidores. Al hacerlo, asignan bienes y factores de producción a aquellas áreas del mercado más demandadas. Por tanto, resuelven el enormemente complejo dilema que el cálculo económico supone. Ello satisface las necesidades de los consumidores al crear un círculo virtuoso de producción y consumo a largo plazo. De lo contrario, los empresarios sufrirán pérdidas; serán removidos de la posición que ostentan en el mercado por otros que satisfagan los deseos de los consumidores; o, incluso, irán a la bancarrota<sup>178</sup>.

La importancia de que los empresarios asignen los recursos (siguiendo los deseos de los consumidores) escasos de manera eficiente y competitiva estriba en que los factores de producción se destinarían en la proporción óptima. Por un lado, no se desperdiciarán recursos en áreas no demandadas. Por el otro, se dan las garantías suficientes de ofrecer los productos al mejor precio posible, por aquellos más capaces, de acuerdo a la valoración de los consumidores<sup>179</sup>. Así, las industrias crecerán y se desarrollarán en proporción a la satisfacción de necesidades de las personas<sup>180</sup>, ya que asignar recursos a

---

<sup>177</sup> Mises, Ludwig, *Op cit.*, nota 11, p. 271.

<sup>178</sup> *Ibidem*, p. 269-270.

<sup>179</sup> Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 100.

<sup>180</sup> Como mencionamos los precios de mercado tienden a igual oferta y demanda.

áreas que no están siendo demandadas, retendría capital de otras ramas de producción en las cuales podrían satisfacerse deseos más urgentes de los consumidores, en consecuencia los empresarios asignan a cada área de negocios tanto capital como pueda ser empleado en él, considerando la satisfacción de las más urgentes necesidades de los consumidores. En tal virtud, las actividades empresariales son, por así decirlo, dirigidas por los deseos de los consumidores como se refleja en la estructura de los precios<sup>181</sup>.

En resumen, la competencia cataláctica no significa prosperar simplemente imitando lo que otra gente hace, sino que es un proceso que ofrece la oportunidad de servir a los consumidores de una manera mejor y más barata<sup>182</sup>, puesto que, como mencionamos, aquellos empresarios que no atiendan los deseos de los consumidores serán reemplazados por otros más capaces; que satisfagan mejor los deseos del público consumidor; y que asignen los recursos escasos de manera más eficiente. En este proceso, las personas intentan descubrir nuevas formas de hacer mejor las cosas que lo que se habían hecho antes<sup>183</sup>. Estos descubrimientos incluyen no solo descubrimientos de nuevos bienes a ser producidos, nuevos métodos de producción a ser utilizados y nuevas fuentes de recursos naturales disponibles, sino también descubrimientos de nuevas necesidades y deseos considerados dignos de ser cumplidos<sup>184</sup>. Su relevancia recae en permitir la coordinación del mercado y, por ende, de las acciones de las personas, haciendo que los recursos escasos sean eficientemente utilizados.

---

<sup>181</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, p. 309.

<sup>182</sup> *Ibidem*, p. 276.

<sup>183</sup> Cfr. Hayek, Friedrich A., *Op. cit.*, nota 34, p. 100.

<sup>184</sup> Kirzner, Israel M., *Op. cit.*, nota 11, p. 92.



## 6. La libertad y la competencia cataláctica

Como mencionamos, la competencia cataláctica es un proceso en el cual las personas buscan emular a otros, al tiempo que transmiten la información condensada en los precios, lo cual provoca que las acciones se coordinen, es decir, que las personas intercambien. En consecuencia, es un proceso que mejora la condición de todos sus participantes. Toda vez que quienes intercambian se benefician de estos, al renunciar a algo que valoran menos por algo que valoran más<sup>185</sup>. Más aún, la competencia cataláctica sirve como medio para que en el proceso de mercado se haga uso eficiente de los recursos disponibles, y se asegura que quienes sirven a los consumidores son aquellos que mejor lo hacen. Sin embargo, para que este sistema pueda operar, se requiere que las normas del sistema legal permitan a las personas ser libres de actuar, intercambiar y emular (lo cual, como hemos venido comentando, es la esencia para la emergencia del mercado), es decir, normas que autoricen el ejercicio más amplio de la libertad bajo la ley<sup>186</sup>, y que, por ende:

- Reconozcan el derecho de propiedad, es decir, autorizar a su titular disponer de aquello de lo cual es dueño;
- No impongan por la fuerza la voluntad de uno sobre otro;
- Respeten el surgimiento de órdenes espontáneos; y
- Respeten la igualdad absoluta ante la ley.

En este sentido, solo si las personas tienen libertad para competir, producir, comprar, vender y transformar bienes sin la intromisión violenta de ningún poder externo<sup>187</sup>, emergerá el mercado libre o de libre competencia. Un mercado en el que además: se anulen privilegios que impidan o estorben a las personas acceder a ciertos oficios y mercados; no se conceda derecho alguno

---

<sup>185</sup> Véase punto 1 del Capítulo II.

<sup>186</sup> Toda vez que, como señala Mises, la libertad de un hombre en el mercado es un efecto de la competencia, Mises, Ludwig, *Op. cit.* nota 7, p. 286, Ver además los puntos 3 y 4 del capítulo I.

<sup>187</sup> Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 169, p. 70.

que haga imposible o más difícil a los individuos elegir *ad libitum* el lugar en la estructura de la división del trabajo que prefieran; y, finalmente no se restrinja, por ley, la entrada a una determinada rama de la industria a nuevos competidores<sup>188</sup>, es decir, ser libre para elegir dentro de un marco legal que autorice el ejercicio de la libertad, sin que, a su vez, se restrinja la libertad de otros. Como señala Kirzner, la competencia como un proceso depende de la libertad de aquellos con mejores ideas o con mayor deseo de ofrecer a las personas mejores oportunidades<sup>189</sup>.

Finalmente, el cúmulo de intercambios da origen al mercado como un proceso que de manera espontánea coordina las acciones de las personas y resuelve el cálculo económico, es decir, un proceso que transmite la información condensada en los precios por medio de la competencia cataláctica, con lo que se asegura que quienes producen son aquellos que mejor satisfacen los deseos del público consumidor, en consecuencia, se asigna a cada miembro de la sociedad la posición en la cual pueda servir de manera más eficiente; y, por ende, se permite a los consumidores disfrutar de mayores beneficios, como precios bajos y productos diferenciados, lo cual se suscita solo si las personas son libres para elegir, puesto que así podrán intercambiar y el proceso de mercado emergerá.

---

<sup>188</sup> Mises, Ludwig, *Op. cit.*, nota 7, pp. 274-279.

<sup>189</sup> Kirzner, Israel M., *Op. cit.*, nota 165, p. 97-98.

### **Capítulo III, Análisis de la regulación jurídica del transporte aéreo de pasajeros.**

Este tercer capítulo tiene por objeto: explicar el concepto de las barreras a la competencia cataláctica; identificar las barreras de entrada presentes en el marco normativo que regula el transporte aéreo de pasajeros; examinar la forma en que las barreras a la competencia se expresan; y, por último, explicar cómo las diferentes barreras de entrada afectan a la competencia y al proceso de mercado.

Para cumplir con los objetivos *supra* citados, utilizamos el análisis teórico desarrollado en los capítulo I y II, el cual nos brinda un panorama general sobre el funcionamiento del mercado y así como de los obstáculos que le impiden resolver los problemas de coordinación y cálculo económico. Asimismo, empleamos el estudio intitulado *Una Evaluación de la Política de Competencia del Sector de las Aerolíneas Nacionales en México y Recomendaciones para Mejorar la Competencia*<sup>190</sup>, realizado por Agustín Ros y publicado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, para determinar las barreras a la competencia dentro del mercado del transporte aéreo de pasajeros<sup>191</sup>.

Las barreras a la competencia son examinadas desde la perspectiva económica de la Escuela Austriaca de Economía, a través de un análisis económico del derecho. Esta visión examina las normas legales para determinar si en ellas existen obstáculos que permitan al proceso de mercado solucionar los problemas de coordinación y cálculo económico<sup>192</sup>. Dicho análisis se lleva a cabo a partir de la respuesta a los siguientes cuestionamientos:

---

<sup>190</sup> Para el título original de la obra véase nota al pie número 3.

<sup>191</sup> *Ibidem*, p. 2

<sup>192</sup> Crespi, Gregory Scott, "Exploring the Complicationist Gambit: An Austrian Approach to the Economic Analysis of Law", *Notre Dame Law Review*, EE. UU., no. 315, 1998, p. 29.

- ¿Por qué ciertas normas jurídicas se consideran barreras a la competencia cataláctica?;
- ¿En qué forma se expresan las barreras a la competencia cataláctica?; y
- ¿De qué forma impactan las barreras a la competencia cataláctica al proceso competitivo del mercado?

La contestación a estas preguntas dilucida las razones por las cuales ciertas normas jurídicas entorpecen al proceso de mercado dar solución a los problemas de coordinación y cálculo económico; el modo en el cual estas barreras yacen insertas en el orden jurídico; y, finalmente, sus repercusiones en el proceso competitivo del mercado.

#### 1. Las barreras a la competencia

A lo largo del capítulo anterior, demostramos que en un mercado libre o de libre competencia los problemas de coordinación y cálculo económico encuentran su solución en el proceso de la competencia cataláctica. Gracias a él, las personas intercambian y asignan de forma eficiente sus recursos escasos, ya que conocen lo que se demanda y oferta, y, por ende, se produce lo que, en efecto, se requiere por aquellos que lo hacen mejor<sup>193</sup>.

No obstante, existen elementos que obstruyen el proceso de mercado, esto es, trabas que impiden a dicho proceso llegar a sus metas, puesto que no le permiten: asegurar una eficiente distribución y asignación de los recursos de las personas de forma eficiente o a un nivel óptimo; asignar a cada miembro de la sociedad la posición en la cual pueda servir mejor; y, brindar a los consumidores mayores beneficios, como precios más bajos y productos diferenciados.

---

<sup>193</sup> De acuerdo a juicios de valoración enteramente subjetivos.

Estos elementos son conocidos como barreras de entrada o a la competencia, las cuales definimos como: obstáculos que restringen o entorpecen el proceso competitivo del mercado, mismos que, de no existir, llevarían al proceso de mercado a solucionar los problemas de coordinación y cálculo económico.

Las barreras a la competencia cataláctica yacen dentro del sistema legal, y se expresan: a través de privilegios concedidos a determinados grupos; restricciones a la libertad; y la imposición de determinadas condiciones que van más allá de los fines que persigue el gobierno, mismas que, en cualquier caso, impiden a las personas ser libres para elegir los fines y los medios a ser usados para alcanzarlos. Como señala Armentano, “las barreras de entrada previenen a las personas, por ley, de tomar decisiones que difieren de aquellas hechas por las autoridades políticas<sup>194</sup>”.

Sin embargo, existe una visión que contrasta con lo hasta ahora expuesto, la cual también considera como barreras a la competencia aquellos elementos que obstaculicen o retarden la entrada de nuevas empresas a un mercado<sup>195</sup>, es decir, desde esta perspectiva, las barreras de entrada se analizan pragmáticamente, donde lo importante es cuándo y en qué medida es posible competir en un mercado (como acto de emular), dadas las particularidades de cada caso<sup>196</sup>. Esto es, de acuerdo con esta visión de la competencia, existen, además de las barreras legales, barreras no legales a la competencia como: las economías de escala<sup>197</sup>, los costos hundidos<sup>198</sup>, altos

---

<sup>194</sup> Armentano, Dominick Thomas, “A Critique of Neoclassical and Austrian Monopoly Theory” en *New Directions in Austrian Economics*, Louis M. Spadaro (ed.), Alabama, Ludwig von Mises Institute, 1978, p. 105.

<sup>195</sup> Vivek, Ghosal, *Herramientas para la Evaluación de la Competencia*, OECD, Versión 2.0, vol. II, 2011, disponible en <http://www.oecd.org/daf/competition/98765433.pdf>, consultado el 14 de septiembre de 2013, p. 22.

<sup>196</sup> Directorate for Financial and Enterprise Affairs Competition Committee, *Barriers to Entry*, OECD, 2006, disponible en <http://www.oecd.org/competition/abuse/36344429.pdf>, consultad el 13 de septiembre de 2013, p. 9.

<sup>197</sup> Vivek, Ghosal, *Op. cit.*, nota 195, p. 22.

<sup>198</sup> Los costos hundidos se definen como el componente no recuperable del costo, verbigracia la investigación científica en la industria farmacéutica; véase: *Idem*.

costos para iniciar una empresa, publicidad y promoción, o conductas empresariales como el uso de programas de lealtad de viajero frecuente<sup>199</sup>. Estos elementos son considerados obstáculos a la competencia, puesto que tienden a disminuir el número de empresas, así como aumentar la concentración de la producción de las compañías, lo cual implica, supuestamente, reducir la competitividad en el proceso de mercado<sup>200</sup>, es decir, que las soluciones que un mercado competitivo provee a los problemas de coordinación y cálculo económico dependen del número de empresas y los niveles de concentración de las mismas. Sin embargo, de acuerdo a la postura de la Escuela de Economía Austriaca, la competitividad del proceso de mercado depende de su capacidad para solucionar los problemas de coordinación y cálculo económico, independientemente del número y tamaño de las empresas<sup>201</sup>.

Empero, el principal problema de incluir en el concepto de barreras de entrada a las barreras legales consiste en suponer que prácticas competitivas como la diferenciación de productos, la publicidad o la innovación son impedimentos a la competencia y, por tanto, malas asignaciones de recursos<sup>202</sup>. Esta dificultad es compartida incluso por quienes se allanan a la postura de las barreras no legales<sup>203</sup>, como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), que señala:

No siempre es fácil determinar si un comportamiento estratégico debería ser visto como fomento o restricción a la competencia. Basado en la experiencia de agencias antimonopólicas, parece que algunos de los factores conductuales que permiten a las firmas tener grandes cuotas de mercado en industrias con diferenciación de

---

<sup>199</sup> Ros, Agustín J., *Op. cit.*, nota 3, p. 2.

<sup>200</sup> Vivek, Ghosal, *Op. cit.*, nota 195, p. 22.

<sup>201</sup> Van Cott, T. Norman "The Competitiveness Distraction", *Mises Daily*, diciembre 27, 2011, disponible en: <http://mises.org/daily/5835/>, consultado el día 25 de septiembre de 2013

<sup>202</sup> Armentano, Dominick Thomas, *Op. cit.*, nota 194, p. 97.

<sup>203</sup> Vivek, Ghosal, *Op. cit.*, nota 195, p. 22.

productos son también factores que se consideran establecen la existencia de barreras de entrada. En otros casos, sin embargo, factores que apuntan hacia la existencia de barreras de entrada son también factores que se consideran promueven una competencia vigorosa. La publicidad, por ejemplo, se considera, regularmente, que promueve la competencia al incrementar la cantidad de información disponible a los consumidores. Sin embargo, demasiada publicidad es, algunas veces, estimada como una barrera de entrada cuando ella efectivamente impone una obligación a los entrantes de publicitar sus productos en un nivel similar<sup>204</sup>.

En este sentido, se observa que la visión de las barreras de entrada no legales presenta dificultades al momento de determinar si cierta conducta promueve o restringe la competencia. Siguiendo con esa tónica, se llegaría al extremo de condenar una diferenciación de productos comercialmente exitosa (que impide a otras compañías entrar a competir) como una barrera a la competencia, es decir, como un impedimento para la eficiente asignación de los recursos. No obstante, tales asignaciones son determinadas por los deseos de los consumidores<sup>205</sup>, como Armentano nos ilustra:

El hecho de que las compañías automovilísticas cambien de diseño cada año incrementa los costos para competir en esta industria. Los potenciales competidores deben estar dispuestos y capaces de someterse a los mismos o similares procedimientos, de otro modo ellos simplemente no podrán competir. Aún peor, una vez la competencia es limitada, las compañías automovilísticas rutinariamente pasan sus altos costos en la forma de altos precios, lo cual contribuye, es alegado, a una reducción real del bienestar del consumidor. Por otro lado, de hecho en el lado opuesto, las

---

<sup>204</sup> Directorate for Financial and Enterprise Affairs Competition Committee, *Op. cit.*, nota 196, p. 10.

<sup>205</sup> Armentano, Dominick Thomas, *Op. cit.*, nota 194, p. 98.

economías de escala también limitan la competencia. El hecho que ciertas firmas logren costos por unidad más bajos debido a la producción de grandes volúmenes les da el poder de excluir a las firmas más pequeñas, o los más pequeños potenciales entrantes. Ergo, se supone que debemos lamentar la reducción de la competencia y la consiguiente mala asignación de recursos, ya que las empresas ineficientes no pueden competir con las eficientes. Sin embargo, esta situación guarda sustento en el hecho de que los consumidores encuentran los recursos escasos satisfactoriamente asignados. Por tanto, para los potenciales competidores entrar a competir es difícil o imposible. En este sentido, tal diferenciación de productos, que eleva el precio, puede solo actuar como una barrera de entrada si los consumidores prefieren tal diferenciación, y pagan, presumiblemente, más altos precios asociados con nuevos diseños de vehículos. Si los consumidores no prefirieran tal diferenciación y, en lugar de ello, premiaran a las firmas que cambian los diseños de forma no tan frecuente, entonces la diferenciación de productos, difícilmente, podría actuar como una barrera de entrada a la competencia<sup>206</sup>.

Esta diferenciación de productos parecería *prima facie* consistir una barrera de entrada. Sin embargo, como se aprecia, es erigida enteramente por la voluntad de los consumidores.

Así las cosas, en un mercado libre o de libre competencia, las barreras no legales no son consideradas como impedimentos para competir, sino, como Armentano refiere, preferencias de los consumidores y no malas asignaciones de recursos escasos<sup>207</sup>. Toda vez que la existencia de una sola empresa o que

---

<sup>206</sup> *Ibidem*, p. 97.

<sup>207</sup> *Ibidem*, p. 96.



su concentración sea alta<sup>208</sup> es irrelevante y no determina la competitividad de un mercado. En este sentido, de manera irónica, afirma Armentano:

“[S]i las eficientes técnicas de producción o las economías de escala limitan la competencia, verbigracia, el número de competidores, entonces una mayor competencia puede ser lograda al incrementar ya los costos, ya los precios para las compañías eficientes, a través de la ley<sup>209</sup>”.

Esto sería así, ya que para las empresas es más fácil competir (como la sola acción de emular), si sus rivales presentan costos de operación más altos. Ello, sin embargo, no implica que los problemas que la competencia busca resolver se solucionen. Recordemos que el propósito de la competencia es estimular el flujo de intercambios y determinar quién servirá mejor a las personas de una manera mejor y más barata, es decir, el *quid* de la competencia es: la coordinación de las acciones de los individuos y asegurar una eficiente distribución y asignación de los recursos de las personas; asignar a cada miembro de la sociedad la posición en la cual pueda servir mejor; y, permitir a los consumidores disfrutar de mayores beneficios, como precios más bajos y productos diferenciados. Por tanto, si, en el mercado libre, se presenta una situación en la que existe una sola empresa competidora o concentraciones por encima de lo considerado óptimo<sup>210</sup>, derivado de barreras no legales, tal situación se debe a la eficiente asignación de recursos tomando como base los deseos de los consumidores<sup>211</sup>. Al respecto, Rothbard refiere:

---

<sup>208</sup> La Comisión Federal de Competencia Económica determina del grado de concentración de una empresa, de acuerdo al Índice Herfindahl-Hirshman (IHH). La Comisión ha determinado que una concentración tiene pocas probabilidades de afectar el proceso de competencia si el aumento del IHH es menor a 79 puntos o el IHH es menor a 2000; véase: Comisión Federal de Competencia Económica, *Resolución del expediente No. 101-2007*, disponible en <http://www.cfc.gob.mx/docs/pdf/cnt-101-2007.pdf>, consultado el día 13 de septiembre de 2013, p. 3.

<sup>209</sup> Armentano, Dominick Thomas, *Op. cit.*, nota 194, p. 98.

<sup>210</sup> En términos del índice de Herfindahl-Hirshman, como se menciona en la nota 206.

<sup>211</sup> Armentano, Dominick Thomas, *Op. cit.*, nota 194, p. 98.

[E]s evidente que si una empresa, mediante una mayor eficiencia, llega a obtener en cierto sentido un “monopolio” dentro de su industria, y alcanza ese resultado con la rebaja de sus precios con beneficio para los consumidores, y si aquello que tiene de malo el “monopolio” es precisamente la restricción de la producción y el aumento de los precios, acerca de lo cual todos los teóricos que atacan el monopolio están de acuerdo, es obvio que nada podría haber de malo en un “monopolio” al que se llegara siguiendo un camino diametralmente opuesto<sup>212</sup>.

Así las cosas, afirmamos que las barreras de entrada a la competencia son fruto de restricciones a la libertad, es decir, a través de reglas o normas jurídicas que sobrepasan los límites que la libertad bajo la ley impone al actuar del gobierno. Por otro lado, como mencionamos, las barreras de tipo no legal son fruto de la asignación eficiente de los recursos, al tomar como base los deseos de los consumidores, las cuales, si bien restringen la entrada a competir (solo como acto de emular); en cambio, no así el proceso competitivo del mercado, mismo que se fundamenta en los intercambios libres de las personas.

## 2. Identificación de las barreras legales en el marco normativo del transporte aéreo de pasajeros

En este punto analizamos las barreras a la competencia para la prestación del servicio al público de transporte aéreo de pasajeros en México, mismas que yacen plasmadas en el análisis *Una Evaluación de la Política de Competencia del Sector de las Aerolíneas Nacionales en México y Recomendaciones para Mejorar la Competencia*. Sin embargo, este trabajo examina, bajo la metodología *supra* propuesta, únicamente las barreras legales, por los motivos expresados en el punto anterior.

---

<sup>212</sup> Rothbard, Murray, *Op. cit.*, nota 15, p. 66.

Es importante recalcar que este análisis no busca examinar conflictos normativos en el orden jurídico que rige el mercado del transporte aéreo de pasajeros en México, es decir “la posibilidad de que sean simultáneamente aplicables a un mismo caso dos o más normas, y que entre estas pueda producirse una contradicción, en virtud de lo cual solamente una de ellas puede ser aplicada<sup>213</sup>”. Tampoco es un examen sobre la validez de las normas que regulan dicho mercado, en virtud de algún vicio en su proceso de creación<sup>214</sup>; ni si, de acuerdo al orden jurídico vigente, las autoridades que regulan dicho sector carecen de competencia<sup>215</sup> para aplicar las normas que rigen dicho mercado; no obstante, se realizan observaciones respecto de la aplicación de tales normas. En todo caso, lo que este trabajo pretende es un análisis económico sobre los efectos normativos de la regulación del transporte aéreo de pasajeros en su desarrollo como un proceso de mercado.

A continuación presentamos una tabla esquemática de las barreras legales en el mercado del transporte aéreo de pasajeros, siguiendo la metodología *supra* descrita:

---

<sup>213</sup> Huerta Ochoa, Carla, *Conflictos normativos*, 2ª. ed., México, IIJ, 2007, p. 50.

<sup>214</sup> *Ibidem*, p. 52.

<sup>215</sup> La “competencia” en materia administrativa puede definirse como: el complejo de facultades, obligaciones y poderes atribuidos por el derecho positivo a un determinado órgano administrativo; véase: Tesis XV.4o.18 A, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, novena época, t. XXIII, marzo de 2006, p. 1961.

Tabla 1, barreras a la competencia

Barrera	¿Por qué es una barrera?	¿En qué forma se expresa?	¿De qué forma impacta?
Impedimento a aerolíneas extranjeras proveer cabotaje	No permite el libre flujo de intercambios voluntarios e impide la resolución del cálculo económico	Violación al principio de igualdad absoluta ante la ley	Permanencia de empresas ineficientes e impide el flujo de intercambios
Limitación de la inversión extranjera hasta un 25 por ciento	Impide la solucionar el problema del cálculo económico	Violación al principio de la propiedad privada y al de igualdad absoluta ante la ley	Tarifas más altas; servicios menos eficientes; permanencia de empresas ineficientes; se restringe el volumen en el tráfico aéreo y los niveles de conectividad; así como el freno al ingreso de tecnología, conocimientos y métodos de producción más eficientes
La asignación de los horarios de aterrizaje y despegue	Impide la solucionar el problema del cálculo económico	Violación al principio de igualdad absoluta ante la ley	Tarifas entre un 40 y hasta un 80 por ciento más altas; Se impide el acceso a aerolíneas de bajo costo; Se pierden al año hasta 3 mil millones de dólares en favor de los consumidores.

A continuación procedemos a la explicación de las barreras a la competencia señaladas en la “Tabla 1, barreras a la competencia”

A. El impedimento a aerolíneas extranjeras de proveer el servicio de cabotaje.

En este apartado explicamos los motivos por los cuales la restricción a la prestación de los servicios de cabotaje a las compañías extranjeras es una barrera a la competencia, la forma en que se expresa, y sus efectos en el proceso de mercado.

a. ¿Por qué el impedimento a aerolíneas extranjeras de proveer el servicio de transporte aéreo nacional regular es una barrera a la competencia cataláctica?

En primer lugar, definimos el cabotaje como el “transporte aéreo mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa, de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, entre dos o más puntos en territorio nacional”<sup>216</sup>. Ahora bien, es importante destacar que en México el transporte aéreo se considera como un servicio público, tal y como lo precisa la fracción X del artículo 2 de la Ley de Aviación Civil que señala: “[p]ara los efectos de esta Ley, se entenderá por: [...] X. Servicio al público de transporte aéreo transporte aéreo: el que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente Ley, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso”.

Al respecto explicamos la naturaleza y particularidades de este servicio público. En primer lugar, definimos lo que se entiende por servicio público, de la siguiente manera:

“Institución jurídico administrativa en la que el titular es el Estado y cuya única finalidad consiste en satisfacer de manera regular, continua y uniforme necesidades públicas de carácter esencial, básico o fundamental; se concreta a través de prestaciones individualizadas las cuales podrán ser suministradas directamente por el Estado o por los particulares mediante concesión”<sup>217</sup>

Como se observa, de esta definición se desprenden particularidades respecto del servicio público, como lo son la titularidad del servicio a cargo del Estado; la satisfacción de necesidades públicas; y, la prestación directa o indirecta del servicio. Más aún, estas características son compartidas por renombrados administrativistas como Luciano Parejo Alfonso, quien precisa que los servicios públicos son: “el conjunto de actividades prestacionales asumidas por o reservadas al Estado para satisfacer necesidades colectivas de interés general sin perjuicio de que aquélla pueda abrir ésta a la referida iniciativa

---

<sup>216</sup> Fracción III del artículo 2 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

<sup>217</sup> Pineda, Fanny, “Servicio Público”, *Diccionario Jurídico Mexicano*, México, IJ y Porrúa, tomo P-Z, 2004, p. 3453.

privada”<sup>218</sup>. En el mismo sentido el Ministro Valls Hernández señala que el servicio público es “toda aquella actividad económica que ejerce en exclusiva el Estado, ya sea directa o indirectamente”<sup>219</sup>. Así las cosas, se observa que los servicios públicos son actividades cuya titularidad reside en el Estado, destinadas a satisfacer necesidades de interés general, las cuales pueden ser prestadas por el Estado o por los particulares por medio de concesiones. Este último punto, la prestación de los servicios públicos a través de particulares, es de medular relevancia, ya que, como Sánchez Estrada refiere, la “tendencia actual del servicio público se encuentra orientada hacia las privatizaciones o al servicio público concesionado, en virtud de que se busca una mayor participación de los particulares en el desarrollo económico del país”<sup>220</sup>

Ahora bien, en lo que respecta al servicio público de transporte aéreo, esta es una actividad que tiende a satisfacer una necesidad de carácter colectivo y de interés general, lo cual es de indudable relevancia a partir de la importancia que representa la aviación comercial en el país, ya que, como lo mencionamos en la introducción de este trabajo, el transporte aéreo de pasajeros es un sector que, tan solo en México, transporta cada año alrededor de 56.8 millones de pasajeros. Asimismo, esta actividad económica contribuye a la generación de alrededor de 8.4 millones de empleos directos y 9 millones de empleos indirectos alrededor del mundo.

Cabe destacar, que este servicio público es de carácter propio, puesto que, como lo señala Fernández Ruiz, “en el servicio público “propio” estamos frente a una actividad satisfactora de una necesidad de carácter general, atribuida por ley a una persona de derecho público, sin perjuicio de que el

---

<sup>218</sup> Parejo Alfonso, Luciano, *Servicios Públicos y Servicios de Interés General: la renovada actualidad de los primeros*, p. 477, disponible en: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2544/20.pdf>, consultado el día 21 de noviembre de 2013.

<sup>219</sup> Valls Hernández, Sergio A., *Noción del Servicio Público en el Estado Social de Derecho*, p. 433 disponible en: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2654/17.pdf>, consultado el día 21 de noviembre de 2013

<sup>220</sup> Sánchez Estrada, Eduardo, *Percepción Actual del Servicio Público*, pp. 640-641, disponible en: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2544/28.pdf>, consultado el día 20 de noviembre de 2013.

desempeño de tal actividad pueda o no ser delegada a particulares, por medio de algún mecanismo de la descentralización administrativa por colaboración, como la concesión de servicio público”<sup>221</sup> En este caso, al establecerse este servicio como público, por ministerio de ley, mantiene el carácter de propio. Más aún, este servicio es prestado a través de particulares vía concesión, lo cual detallaremos a fondo en el punto 3 de este capítulo.

Por último, precisamos lo que el mismo Fernández Ruiz refiere que los servicios públicos entrañan la aspiración de poner al alcance de todo individuo, al menor costo posible y bajo condiciones que garanticen su seguridad, el aprovechamiento de la actividad técnica satisfactora de la necesidad de carácter general.<sup>222</sup> En este orden ideas, es menester reafirmar la importancia de eliminar las barreras de entrada a la competencia en el sector del transporte aéreo de pasajeros para que así este servicio ofrezca a los consumidores el disfrute de mayores beneficios como precios bajos y productos diferenciados.

En México, el cabotaje es una barrera de entrada para las aerolíneas extranjeras puesto que no pueden brindar este servicio público. Esta restricción encuentra sustento en el Convenio de Chicago 1944<sup>223</sup>, el cual, en su numeral 7, expresa lo siguiente: “cada Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio”.

Como se observa, esta Convención otorga a los Estados el derecho de negar a aeronaves extranjeras el poder prestar el servicio de cabotaje, es decir,

---

<sup>221</sup> Fernández Ruiz, Jorge, *Derecho Administrativo (Servicios Públicos)*, México, Porrúa y UNAM, 1995, p. 88

<sup>222</sup> Fernández Ruiz, Jorge, “Apuntes para una Teoría Jurídica de las Actividades del Estado”, *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, disponible en: <http://www.juridicas.unam.mx/publica/rev/boletin/cont/99/art/art1.htm>, consultado el 20 de noviembre de 2013

<sup>223</sup> Convenio ratificado por el gobierno mexicano el 25 de junio de 1946; véase: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago\\_ES.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_ES.pdf), consultado el 5 de septiembre de 2013

queda al arbitrio de los Estados permitirles poder o no ofrecer dicho servicio, por ende, pueden o no impedirlo, en consecuencia si los Estados no ejercieran este derecho en la práctica no se afectaría el proceso de la competencia cataláctica y este derecho no se erigiría como una barrera que obstruyera al proceso de mercado. No obstante, esta prerrogativa se halla regulada, en el primer párrafo del artículo 9 de la Ley de Aviación Civil, en el sentido de que: “se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas”. Entendido el transporte aéreo nacional, en términos de la fracción XII del artículo 2 de la Ley de Aviación como “el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional”. Igualmente, el artículo 18 de la Ley de Aviación Civil, señala que “el transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas”; y, finalmente, el segundo párrafo del artículo 12 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil precisa: “el permisionario extranjero puede prestar el servicio desde un punto en el extranjero hacia un punto en territorio nacional expresamente determinados en el permiso correspondiente y puede retornar al extranjero únicamente a los pasajeros que haya transportado a territorio nacional, sin realizar cabotaje”. Así las cosas, la regulación del cabotaje en la legislación nacional es una barrera a la competencia por las siguientes razones:

Primero, no permite el libre flujo de intercambios voluntarios, puesto que, sin importar que las personas quisieran acordar el servicio de cabotaje con una compañía extranjera o viceversa, si la proveedora del servicio es foránea este acuerdo de voluntades no podría materializarse, en virtud de que los contratos de transporte aéreo de pasajeros son, de acuerdo con el artículo 49 de la Ley de Aviación Civil, “celebrados entre concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio”. En este orden de ideas, la empresa extranjera requiere que en su concesión se establezca la posibilidad



de prestar el servicio de cabotaje, para contar con la capacidad jurídica para hacer frente a sus obligaciones, lo cual está impedido por ley, y, en consecuencia, de celebrarse el contrato sería nulo y no surtiría efectos jurídicos.

Segundo, impide la resolución del cálculo económico, puesto que, por un lado, impide determinar si las aerolíneas nacionales son las que brindan el mejor servicio de cabotaje al mejor precio, y, por el otro, imposibilita que cada miembro de la sociedad desempeñe la posición en la cual pueda servir mejor. Esto es así, ya que si solo a los nacionales se les autoriza brindar este servicio no es posible asegurar si alguien más en el extranjero pudiera proveerlo de mejor calidad y a un mejor precio.

- b. ¿En qué forma la restricción de proveer servicios de cabotaje por empresas extranjeras se expresa como una barrera a la competencia cataláctica?

El impedimento de proveer servicios de cabotaje a empresas extranjeras se expresa por medio de una violación al principio de la igualdad absoluta ante la ley ya que solo las personas morales mexicanas podrán prestar este servicio. Como mencionamos, el quid de este principio recae en que las personas, por igual, sean protegidas y tratadas por la ley, es decir, impedir que un cierto grupo se privilegie u obtenga una ventaja a costa de los demás, lo cual, empero, acontece en el presente caso, en virtud de que los nacionales se benefician de estas normas a costa de los extranjeros, puesto que ellos sí pueden prestar el servicio de cabotaje, sin ningún tipo de restricción.

- c. ¿De qué forma la restricción a prestar el servicio de cabotaje por empresas extranjeras obstruye al proceso competitivo del mercado?

Esta barrera protege a las empresas nacionales contra la competencia extranjera, lo que provoca descoordinación y pérdida de eficiencia en la

asignación de recursos, es decir, por un lado, no se produce lo que efectivamente se demanda y, por el otro, no se maximiza la utilidad de los recursos de las personas, lo cual se traduce en que las personas no intercambian todo lo que pudieran y en que las aerolíneas, que de otra forma serían expulsadas del mercado, retengan capital en perjuicio del crecimiento de otras que se desarrollarían en caso de no existir esta barrera<sup>224</sup>. En este orden de ideas y de manera análoga se expresa Seng, quien señala: “el cabotaje<sup>225</sup> llevará a que las aerolíneas estadounidenses ineficientes salgan y promoverá la entrada de aquellas eficientes. Esto creará un mercado competitivo, lo que permitirá a los consumidores disfrutar de tarifas más bajas y productos diferenciados, lo cual estimula al mercado a ser más eficiente<sup>226</sup>”. Esto sucede, ya que las empresas se expanden a expensas de otras, lo que significa que todo es producido a costa de algo más, puesto que los factores de producción son escasos<sup>227</sup>. Más aún, ellas crecen, fructifican, reducen su tamaño o quiebran porque los consumidores así lo desean, aquellas empresas que mejor satisfacen los deseos de los consumidores son las que permanecen y se desarrollan en el mercado, las que, de otra forma, desatienden o incumplen los deseos de las personas son sacadas de él<sup>228</sup>.

En consecuencia, si se permitiera a los extranjeros proveer servicios de cabotaje, se aumentaría el flujo de intercambios puesto que más empresas proveerían este servicio, al tiempo que se expulsaría del mercado a compañías ineficientes en beneficio de aquellas que florecientes, puesto que las empresas en decadencia absorben la fuerza de trabajo, tierra y capital que debería ser

---

<sup>224</sup> Se entiende por “capital” el conjunto de bienes que fueron producidos en fases previas de la producción pero que no satisfacen directamente las necesidades de los consumidores, sino para producir bienes de consumo; véase: Capital, disponible en: <http://wiki.mises.org/wiki/Capital>, consultado el 2 de octubre de 2013.

<sup>225</sup> Seng se refiere a permitir el cabotaje a extranjeros.

<sup>226</sup> Seng, Pauline S., *Increasing Competition in the U.S. Domestic Airline Industry through International Competition*, Washington, University of Puget Sound, 2007, disponible en: [http://www.pugetsound.edu/files/resources/1359\\_IncreasingCompetitionintheUSDomesticAirlineIndustryThroughInternationalCompetition.pdf](http://www.pugetsound.edu/files/resources/1359_IncreasingCompetitionintheUSDomesticAirlineIndustryThroughInternationalCompetition.pdf), consultado el 20 de septiembre de 2013, p. 3

<sup>227</sup> Véase el punto 4 del Capítulo I.

<sup>228</sup> Véase el punto 5 del Capítulo II.

liberado para las empresas en desarrollo<sup>229</sup>, ya que cuando una determinada industria sale del mercado o deja de expandirse, no quiere decir que el total de la producción en esa industria decreció, sino que se permitió el desarrollo de una compañía eficiente.

- B. La participación de la inversión extranjera en el capital de las aerolíneas mexicanas está limitada hasta un 25 por ciento.

En este apartado explicamos por qué y cómo la participación de la inversión extranjera en el capital de las personas morales mexicanas limitada hasta un 25 por ciento afecta al proceso de mercado dar solución a los problemas de coordinación y cálculo económico.

- a. ¿Por qué la participación de la inversión extranjera en el capital de las aerolíneas mexicanas limitada hasta un 25 por ciento es una barrera a la competencia cataláctica?

En México los extranjeros pueden participar, como máximo, hasta un 25 por ciento en el capital de una aerolínea mexicana, esta limitación yace plasmada en el inciso a) de la fracción II del artículo 7 de la Ley de Inversión Extranjera, el cual señala: “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<sup>230</sup>”. De manera sistemática se expresa el tercer párrafo del artículo 12 de la Ley de Aviación Civil, el cual menciona: “la participación de la inversión extranjera en el

---

<sup>229</sup> Hazlitt Henry, *Op cit.* nota 150, p. 94.

<sup>230</sup> Cabe destacar que la ley hace referencia a la inversión extranjera directa, es decir, al tipo de inversión que hecha por una persona extranjera en una determinada industria o empresa con el propósito de tener una influencia sobre su desarrollo estratégico a largo plazo; véase: Medina Arango, Óscar Eduardo, *Importance of FDI in the development of Emerging Countries Application to Colombia and the Philippines*, Colombia, EAFIT University, disponible en: <http://www.paclas.org.ph/PAPERS/Arango.pdf>, consultado el 3 de octubre de 2013, p. 5.

capital de las personas morales mexicanas, se sujetará a lo dispuesto por la ley de la materia”.

Tal y como se aprecia, las normas citadas *supra* impiden una participación mayor al 25 por ciento en el transporte aéreo nacional lo que constituye una barrera a la competencia.

En este sentido, el hecho de que se imponga un tope a la participación extranjera en el capital de las aerolíneas nacionales impide solucionar el problema del cálculo económico, en virtud de que los recursos no son asignados de manera eficiente, ya que se frena el acceso a nuevas tecnologías, conocimientos y métodos de producción más eficientes, lo que desalienta que el capital se dirija a este sector<sup>231</sup>.

- b. ¿En qué forma la participación de la inversión extranjera en el capital de las aerolíneas mexicanas limitada hasta un 25 por ciento se expresa como una barrera a la competencia cataláctica?

Esta barrera se expresa por medio de una limitación a la propiedad privada, ya que las personas no pueden hacer uso libre de los medios de los cuales son dueños. Por un lado, los nacionales no pueden ejercer su derecho de propiedad de manera libre, puesto que si desean, por ejemplo, vender su aerolínea a un extranjero solo lo podrían, por mandato de ley, hasta un 25 por ciento. En el mismo sentido, si los extranjeros desean invertir en una compañía mexicana, tal situación queda limitada a los montos antes expresados. De igual forma, consideramos esta barrera como una violación al principio de igualdad absoluta ante la ley, en virtud de que no existe ninguna restricción para los nacionales a invertir en una aerolínea nacional, más sí para los extranjeros.

---

<sup>231</sup> Ros, Agustín J., *Op. cit.*, nota 3, p. 5.

- c. ¿De qué forma la participación de la inversión extranjera en el capital de las aerolíneas mexicanas limitada hasta un 25 por ciento obstruye el proceso competitivo del mercado?

La obstrucción a la inversión extranjera repercute severamente en la competitividad del proceso de mercado<sup>232</sup>, en virtud de que las aerolíneas nacionales pueden cobrar tarifas más elevadas y ser menos productivas, sin que la presión ejercida por el capital extranjero influya en ellas, para que actúen de forma diversa<sup>233</sup>, puesto que, de incrementarse los límites a la inversión extranjera, las compañías nacionales sentirían la presión de los competidores extranjeros, y por lo tanto se verían forzadas a hacer más eficiente el uso de sus recursos, ya que, de otra forma, saldrían del mercado.

Además, los topes a la inversión extranjera impiden incrementar el volumen en el tráfico aéreo y los niveles de conectividad, puesto que abrir este mercado a la inversión extranjera produciría, por un lado, un incremento de al menos un 30 por ciento en el tráfico aéreo, como lo demuestra un estudio sobre la liberalización del transporte aéreo publicado por la Organización Mundial de Comercio, en el que se concluye que esto se lograría con tan solo abrir el mercado a la inversión extranjera de un 25 a un 75 por ciento<sup>234</sup>. Más aún, de eliminarse los topes a la inversión extranjera se aumentaría no solo los volúmenes de tráfico aéreo; sino que, además, la conectividad del mercado y el número las aerolíneas, lo que resulta en una gradual disminución de los costos, lo cual es confirmado por Perovic, quien afirma que: “la mayor conectividad en la aviación desde 1990 ha producido una reducción anual del 2.5 por ciento en

---

<sup>232</sup>European Comission, *Restrictions on Foreign Direct Investment*, disponible en: [http://madb.europa.eu/madb/barriers\\_details.htm?barrier\\_id=960156&version=6](http://madb.europa.eu/madb/barriers_details.htm?barrier_id=960156&version=6), consultado el 3 de octubre de 2013.

<sup>233</sup> Seng, Pauline S., *Op. cit.*, nota 226, p.16.

<sup>234</sup>Piermartini, Roberta y Linda Rousová, *Liberalization of Air Transport Services and Passenger Traffic*, Geneva, WTO, 2008, p. 13.

los costos, lo que ha beneficiado la expansión de este sector<sup>235</sup>". En el mismo sentido, la OCDE afirma que, elevar los topes a la inversión extranjera, beneficia a las industrias en el largo plazo, ya que las integra en el comercio mundial, y amplía su espectro comercial para hacer negocios<sup>236</sup>.

Por último, esta restricción frena el ingreso al país de tecnología, conocimientos y métodos de producción más eficientes<sup>237</sup>, ya que los empresarios, antes de invertir, analizan las condiciones de competitividad en el mercado y, en consecuencia, tratan de proveer a sus empresas todos aquellos elementos necesarios para hacer frente a la competencia en el nicho en el cual compiten. Así, aquellos inversores que pretendan tener éxito en el mercado deberán invertir todo el capital necesario para brindar el mejor servicio al mejor precio a los consumidores, de otra manera, correrán el riesgo de perder su inversión y salir del mercado. Por tanto, si se impide el ingreso de capital extranjero hasta un 25 por ciento, en esa medida se frena la entrada de tecnología, conocimientos y métodos de producción más eficientes.

#### C. La asignación de los horarios de aterrizaje y despegue a raíz de la saturación en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM)

Este punto tiene como fin el análisis de la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue a raíz de la saturación en el AICM, como una barrera a la competencia que impide al proceso de mercado solucionar el cálculo económico.

---

<sup>235</sup> Perovic, Julie, "The Economic Benefits of Aviation and Performance in the Travel & Tourism Competitiveness Index", *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2013 Reducing Barriers to Economic Growth and Job Creation*, Geneva, World Economic Forum, 2013, pp. 59.

<sup>236</sup> Organization for Economic Cooperation and Development, "Foreign Direct Investment for Development, Maximizing Benefits, Minimizing Costs", disponible en: <http://www.oecd.org/daf/inv/investmentfordevelopment/1959815.pdf>, consultado el 2 de octubre de 2013, p. 10.

<sup>237</sup> Medina Arango, Óscar Eduardo, *Op. cit.*, nota 230, p. 6.

- a. ¿Por qué la restricción de horarios de aterrizaje a raíz de la saturación del AICM es una barrera a la competencia cataláctica?

La saturación de los principales aeropuertos a nivel mundial es una circunstancia que afecta a la industria de la aviación. Esto se debe a que su creciente demanda, combinada con la limitada capacidad operativa de los puertos aéreos, ha llevado al crecimiento de la congestión del tráfico aéreo<sup>238</sup>, en consecuencia es menester tomar acciones que puedan reparar esta problemática, por medio de una eficiente asignación de los horarios de aterrizaje y despegue. Al respecto, cabe destacar que desde el año 2005 el AICM ha operado bajo condiciones de saturación, es decir, el número de horarios de despegues y aterrizajes se encuentra a su máxima capacidad<sup>239</sup>. Más aún, desde esa fecha hasta el momento en que esta tesis se escribe (8 de octubre de 2013), se han publicado en el Diario Oficial de la Federación cuatro declaraciones de saturación en el campo aéreo del AICM, la primera el 15 de junio de 2005, la segunda el 4 de octubre de 2007, la tercera el 8 de noviembre de 2007 y la cuarta el 17 de abril de 2013. Esta situación cobra vital importancia a partir del hecho de que, primero, el acceso a los horarios de aterrizaje y despegue es un elemento esencial en la provisión de los servicios aéreos<sup>240</sup>; segundo, el AICM es el punto más importante de origen y destino de rutas nacionales e internacionales, pues 2 de cada 3 pasajeros en vuelos nacionales, y una tercera parte de los pasajeros en vuelos internacionales utilizan este aeropuerto<sup>241</sup>; y, tercero, el AICM es el único aeropuerto saturado del país<sup>242</sup>, en consecuencia, si el acceso a este recurso yace restringido las personas encontrarán muy complicado competir en este mercado.

---

<sup>238</sup> Harsha Pavithra, *Mitigating Airport Congestion: Market Mechanisms and Airline Response Models*, Massachusetts, Massachusetts Institute of Technology 2009, p. 3.

<sup>239</sup> Agustín Ros, J., *Op. cit.*, nota 3, p. 2.

<sup>240</sup> *Ibidem*, p. 10.

<sup>241</sup> Comisión Federal de Competencia Económica, *Op. cit.*, nota 208, p. 25.

<sup>242</sup> Dirección General de Aeronáutica Civil, *Aviación Comercial: Acceso a Infraestructura (Slots) Consultas de Política Aeronáutica*, 2010; disponible en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00%20Aeronautica/Aviaci%F3n%20Comercial%20Acceso%20a%20Infraestructura%20\(Slots\)/1.PRESENTACION%20SLOTS\\_Politica%20Aeronautica.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00%20Aeronautica/Aviaci%F3n%20Comercial%20Acceso%20a%20Infraestructura%20(Slots)/1.PRESENTACION%20SLOTS_Politica%20Aeronautica.pdf), consultado el 4 de octubre de 2013.

A raíz de esta situación, como veremos más adelante, surgen dos barreras a la competencia. La primera es el régimen discriminatorio de asignación de los horarios de despegue y aterrizaje en favor de las aerolíneas titulares<sup>243</sup>; y, la segunda es que el procedimiento para asignación de horarios de aterrizaje y despegue en caso de saturación aún no se ha llevado a cabo<sup>244</sup>. Ahora bien, para el entendimiento cabal de las barreras citadas *supra* y toda vez que guardan íntima relación, consideramos medular precisar el procedimiento establecido en el Reglamento de la Ley de Aeropuertos para descongestionar un aeródromo, en virtud de lo dispuesto por su numeral 99:

En el supuesto de que la Secretaría resuelva que un aeródromo se encuentra en condiciones de saturación en campo aéreo en horarios específicos, el administrador aeroportuario, a partir de que surta efectos dicha resolución, asignará los horarios de aterrizaje y despegue aplicando, en lo conducente, las bases señaladas en los artículos 95 y 96 anteriores y las que a continuación se indican:

- I. Durante los primeros cuatro años, la asignación de horarios de despegue y aterrizaje se realizará de acuerdo a lo siguiente:
  - a. El administrador aeroportuario deberá retirar a los transportistas aéreos los horarios de aterrizaje o despegue que durante el año anterior, por causas imputables a ellos, no hubieran utilizado en una proporción igual o mayor al 85% o hubieren tenido demoras en un 15% o más;
  - b. Los horarios nuevos, los retirados en los términos señalados en el inciso anterior, los que sean renunciados por los transportistas aéreos y los que, en su caso, les sean retirados cuando tengan adeudos vencidos en el pago de los servicios señalados en el

---

<sup>243</sup> Los cuales son conocidos como *slots*, mismos que define el artículo 93 del RLA en los siguientes términos: “se entiende por horario de aterrizaje y despegue el asignado por el administrador aeroportuario a un transportista u operador aéreo para la organización y planeación de los vuelos en el aeródromo.”

<sup>244</sup> Agustín Ros, J., *Op. cit.*, nota 3, p. 2 p. 9.



artículo 96 de este Reglamento, deberán subastarse dentro de los quince días hábiles siguientes por el administrador aeroportuario y asignarse exclusivamente con base en la propuesta económica, la que deberá cubrirse por lo menos con quince días de anticipación al inicio de vigencia del horario.

- c. En caso de que durante el plazo señalado en el inciso anterior los transportistas aéreos no señalen los horarios que prefieren se les retiren, el administrador los determinará y lo notificará al transportista aéreo;
- d. Los horarios de aterrizaje y despegue que se determine retirar conforme a esta fracción, serán retirados a los transportistas aéreos transcurridos 365 días a partir de que se les notifique el número de horarios que serán retirados conforme al inciso b);
- e. Los horarios retirados conforme a esta fracción serán asignados mediante procedimiento de subasta señalado en este artículo, el cual deberá realizarse entre los 120 días y 180 días del plazo señalado en el inciso anterior y entrarán en vigor a partir del día siguiente de transcurrido el plazo establecido en el inciso d) anterior.
- f. Los horarios que se asignen mediante subasta en términos de las fracciones I y II de este artículo sólo podrán ser retirados durante los siguientes cuatro años por las causas previstas en la fracción I.  
[...]

Al procedimiento que acabamos de listar, precisamos además lo dispuesto en los artículos 95 y 96 del Reglamento en comento, como lo menciona el primer párrafo del artículo en cita *supra*, los cuales expresan:

Artículo 95. El administrador aeroportuario asignará los horarios de aterrizaje y despegue de las aeronaves y las prioridades de turno de

las mismas, considerando las recomendaciones del comité de operación y horarios, atendiendo a:

- I. Criterios de eficiencia y seguridad, así como de acuerdo con las prioridades siguientes:
  - a. Tendrán prioridad los vuelos en el orden siguiente: i) regulares de pasajeros, ii) de transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamiento (sic) para pasajeros, iii) regulares de carga, y iv) de transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamiento de carga;
  - b. Tendrá prioridad sobre un horario el transportista aéreo que lo ocupó en el periodo anterior;
    - I. El horario de operación del aeródromo;
    - II. La definición de los tiempos en plataforma, de acuerdo a la clasificación de tamaño de fuselaje de las aeronaves;
    - III. La capacidad de operación de los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios;
    - IV. La disponibilidad de horarios sin utilizar, y
    - V. Cumplimiento de los requisitos para el trámite de la solicitud de horarios.

Artículo 96. Los transportistas y operadores aéreos que requieran se les asignen horarios de aterrizaje y despegue adicionales o diferentes a los que tienen, deberán presentar solicitud por escrito al administrador aeroportuario con copia al comité de operación y horarios indicando la ruta que pretende cubrir y el tipo de aeronave que utilizaría.

El administrador aeroportuario y el comité de operación y horarios deberán establecer un procedimiento que permita que las solicitudes a que se refiere este artículo sean resueltas en forma expedita, sin exceder de tres días hábiles, en el entendido de que siempre que exista disponibilidad de horario deberá otorgarse el mismo, con excepción de lo señalado en los párrafos siguientes.

El administrador aeroportuario podrá desechar las solicitudes de los transportistas u operadores aéreos que tengan adeudos vencidos en el pago de las contraprestaciones por los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea, que le han sido proporcionados en el aeródromo de que se trate.

Los transportistas u operadores aéreos no podrán realizar el aterrizaje o despegue de aeronaves cuando por cualquier causa no cuenten con los servicios a la navegación aérea requeridos en el aeropuerto de origen o destino, sin perjuicio de lo señalado en el artículo 55 de la Ley.

Por último, en virtud de lo que establece la Ley de Aeropuertos:

Artículo 63. En los aeropuertos el administrador aeroportuario determinará los horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves, de conformidad con bases que fije el reglamento respectivo bajo criterios equitativos y no discriminatorios y, oyendo la recomendación del comité de operación y horarios a que se refiere el artículo 61 de esta Ley.

Artículo 61. En cada aeropuerto se constituirá un comité de operación y horarios que estará integrado por el concesionario del aeropuerto a través del administrador aeroportuario, por el comandante de aeródromo y por las demás autoridades civiles y militares que intervienen en el mismo, así como por los representantes de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo y de los prestadores de servicios.

Una vez expresado el contenido de los artículos listados *supra*, procedemos al examen de la primera barrera a la competencia de este apartado, la cual se refiere al régimen discriminatorio de asignación de los horarios de despegue y aterrizaje en favor de las aerolíneas titulares. Como se observa en el inciso b, de la fracción I, del artículo 95 del Reglamento de la Ley

de Aeropuertos “tendrá prioridad sobre un horario el transportista aéreo que lo ocupó en el periodo anterior”. Esta prioridad es lo que se conoce como *grandfather right*<sup>245</sup>, lo cual mitiga el acceso de nuevos competidores al mercado del transporte aéreo de pasajeros<sup>246</sup>, ya que a los nuevos competidores les es más difícil acceder al mercado que aquellas aerolíneas titulares<sup>247</sup>, lo cual pareciera contradecir el inciso a, de la fracción I, del artículo 99 del Reglamento *supra* citado, que establece: “el administrador aeroportuario deberá retirar a los transportistas aéreos los horarios de aterrizaje o despegue que durante el año anterior, por causas imputables a ellos, no hubieran utilizado en una proporción igual o mayor al 85% o hubieren tenido demoras en un 15% o más”. En virtud de que, por un lado, se castiga a aquellos operadores que subutilizaron este recurso, o bien, lo operaron de forma deficiente; y, por el otro lado, se les premia a aquellos operadores que previamente ocuparon dichos horarios sin importar si los utilizaron de forma ineficiente.

En el mismo sentido, el hecho de que los representantes de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo y de los prestadores de servicios integren el Comité de Operación y Horarios, permite un amplio grado de discrecionalidad en el otorgamiento de los horarios de aterrizaje y despegue; y, asimismo, da la posibilidad a las aerolíneas establecidas de interferir en la entrada de nuevos competidores<sup>248</sup>, lo cual, además, viola los principios del artículo 134 de la Constitución Federal, que precisa:

---

<sup>245</sup> Lo cual se asemeja al “derecho del tanto” el cual se define como: “derecho de preferencia que la ley confiere a determinados sujetos para adquirir, en iguales condiciones a las propuestas a un tercero, una porción que se pretenda enajenar”; véase Magallón Ibarra, Mario (coord.), *Compendio de Términos de Derecho Civil*, México, Porrúa y UNAM, 2004, p. 612. El cual se diferencia del derecho por el tanto que corresponde a los arrendatarios; véase Tesis3a. *Semanario Judicial de la Federación*, séptima época. Volumen 199-204, Cuarta Parte. Pág. 17.

<sup>246</sup> Ros, Agustín J., *Op. cit.*, nota 3, p. 9.

<sup>247</sup> Pérez Motta, Eduardo, *Acceso competitivo a infraestructura aeroportuaria*, COFECO, 2010; disponible en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00%20Aeronautica/Aviaci%F3n%20Comercial%20Acceso%20a%20Infraestructura%20\(Slots\)/5.Sector%20a%E9reo-acceso%20infraestructura-slots%20oct%202010%20\(A\).pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00%20Aeronautica/Aviaci%F3n%20Comercial%20Acceso%20a%20Infraestructura%20(Slots)/5.Sector%20a%E9reo-acceso%20infraestructura-slots%20oct%202010%20(A).pdf), consultado el 4 de octubre de 2013.

<sup>248</sup> Comisión Federal de Competencia Económica, *Op. cit.*, nota 208, pp. 25 y 26.

Los recursos económicos de que dispongan la Federación, los estados, los municipios, el Distrito Federal y los órganos político-administrativos de sus demarcaciones territoriales, se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados.

Esta situación encuentra sustento, en virtud del criterio jurídico que mantiene nuestro más alto Tribunal respecto de este particular, el cual precisa:

[...] el artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos estatuye que los recursos económicos de que disponga el Estado deben administrarse con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados, y prevé que las leyes garanticen lo anterior. Así, para cumplir con este precepto constitucional, es necesario que las leyes expedidas en torno al uso de recursos públicos recojan, desarrollen y permitan que estos principios y mandatos constitucionales puedan ser efectivamente realizados<sup>249</sup>.

En este sentido, el orden jurídico que regula el procedimiento para la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue no permite que estos principios constitucionales sean efectivamente realizados, ya que, por un lado favorece a las aerolíneas que previamente poseían un determinado horario y, por el otro, se permite un amplio grado de discrecionalidad en la asignación de horarios, ya que las aerolíneas titulares pueden interferir en la entrada de nuevos competidores. En consecuencia se impide que este recurso económico se asigne de una manera en la cual se satisfagan los objetivos a los que están destinados, es decir, a una utilización de manera efectiva.

---

<sup>249</sup>Tesis P./J. 106/2010, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época. Tomo XXXII, Noviembre 2010. Pág. 1211

Por último, analizamos la segunda barrera a la competencia de este apartado, es decir, el hecho de que el procedimiento para asignación de horarios de aterrizaje y despegue en caso de saturación no se haya ejecutado aún. Como mencionamos, a pesar de haberse publicado en el Diario Oficial de la Federación cuatro declaraciones de saturación del campo aéreo del AICM, el procedimiento para asignación de horarios de aterrizaje y despegue en caso de saturación no se ha efectuado, lo cual debió acontecer a los 365 días siguientes a la notificación del retiro de los horarios a los transportistas aéreos, como lo disponen los incisos b y d del artículo 96 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Al respecto, cabe considerar que la primera declaratoria se publicó, en el Diario Oficial de la Federación, el 15 de junio de 2005. Sin embargo, en lugar de iniciar el procedimiento para descongestionar al AICM, se emitió una segunda declaratoria el 4 de octubre de 2007. Esta situación se demuestra en atención a lo dispuesto por los considerandos primero y segundo de la declaratoria de saturación de horarios de aterrizaje y despegue del 4 de octubre, los cuales señalan:

PRIMERO.- Se Declara la Saturación en el Campo Aéreo del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México, en los horarios de 7:00 a 7:59 horas, de 12:00 a 12:59 horas, de 13:00 a 13:59 horas, de 15:00 a 15:59 horas, de 16:00 a 16:59 horas, y de 17:00 a 17:59 horas, a partir de que surta sus efectos la publicación de esta Declaratoria, lo anterior debido a que en los mismos se rebasa el límite máximo de operaciones aéreas, previsto en el artículo 100 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

SEGUNDO.- Se mantiene vigente la Declaratoria de Saturación en el Campo Aéreo del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México, en los horarios de 9:00 a 9:59 horas, de 10:00 a 10:59 horas, de 14:00 a 14:59 horas, de 18:00 a 18:59 horas, de 19:00 a 19:59 horas, de 20:00 a 20:59 horas y de 21:00 a 21:59 horas, conforme a

la resolución publicada en el Diario Oficial de la Federación el día quince de junio de dos mil cinco.

La Declaratoria de que el Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México se encuentra en condiciones de saturación en horas específicas, entrará en vigor el día siguiente de la presente publicación.

La segunda declaratoria debió propiciar el inicio del procedimiento a que hace referencia el artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Sin embargo, lo que aconteció fue una nueva declaración el 8 de noviembre de 2007, tan solo treinta y seis días más tarde, en la cual se da un giro radical a lo que las dos previas declaraciones enunciaban, tal y como lo precisan los considerandos primero y segundo:

PRIMERO.- Se Declara la Saturación en el Campo Aéreo del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México, en los horarios de 9:00 a 9:59 y de 21:00 a 21:59 horas, a partir de que surta sus efectos la publicación de esta Declaratoria, lo anterior debido a que en los mismos se rebasa el límite máximo de operaciones aéreas, previsto en el artículo 100 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, sin perjuicio de lo señalado en la última parte del considerando tercero de dicha resolución.

SEGUNDO.- Se derogan las declaratorias de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el día quince de junio de dos mil cinco y el día cuatro de octubre de dos mil siete.

Como se observa, esta nueva declaratoria precisa que son dos los únicos horarios saturados y, a su vez, deja sin efectos las dos declaratorias que le precedieron. Cabe destacar que con las dos pasadas declaratorias se consideraron trece los horarios saturados, por lo que no

se explica cómo es que la cifra se redujo a solo dos horarios saturados, siendo que el procedimiento que enuncia el artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos no fue aplicado.

Finalmente, el 17 de abril de 2013 se publica en el Diario Oficial de la Federación la última declaratoria de la cual se tiene noticia hasta el momento. En la que se resuelve:

PRIMERO.- Declarar la saturación en el campo aéreo del aeropuerto internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez", en los horarios siguientes: de las 6:00 a las 6:59 horas, de las 7:00 a las 7:59 horas; de las 8:00 a las 8:59 horas; de las 9:00 a las 9:59 horas, de las 16:00 a las 16:59 horas; de las 17:00 a las 17:59 horas; de las 18:00 a las 18:59 horas y de las 19:00 a las 19:59 horas. [...]

TERCERO.- Se deroga la declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez" contenida en la resolución 4.1.103.- 01046, de 26 de julio de 2007, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de noviembre de 2007.

Esta declaratoria amplía el espectro de horarios saturados a ocho, a diferencia de los dos que especificaba la que le precedió. Sin embargo, todavía se está a la espera de que el procedimiento para descongestionar el AICM se aplique. Más aún, esta barrera implica, nuevamente, una violación a lo dispuesto por el artículo 134 de la Ley Fundamental *supra* citado, toda vez que el aprovechamiento de los horarios de aterrizaje y despegue se debe realizar atendiendo a los principios que este artículo refiere, mismos que define Suprema Corte de Justicia de la Nación en los siguientes términos:

Del citado precepto constitucional [artículo 134] se advierte que el correcto ejercicio del gasto público se salvaguarda por los siguientes



principios: 1. Legalidad, en tanto que debe estar prescrito en el Presupuesto de Egresos o, en su defecto, en una ley expedida por el Congreso de la Unión, lo cual significa la sujeción de las autoridades a un modelo normativo previamente establecido. 2. Honradez, pues implica que no debe llevarse a cabo de manera abusiva, ni para un destino diverso al programado. 3. Eficiencia, en el entendido de que las autoridades deben disponer de los medios que estimen convenientes para que el ejercicio del gasto público logre el fin para el cual se programó y destinó. 4. Eficacia, ya que es indispensable contar con la capacidad suficiente para lograr las metas estimadas. 5. Economía, en el sentido de que el gasto público debe ejercerse recta y prudentemente, lo cual implica que los servidores públicos siempre deben buscar las mejores condiciones de contratación para el Estado; y, 6. Transparencia, para permitir hacer del conocimiento público el ejercicio del gasto estatal<sup>250</sup>.

Si bien estos principios refieren al ejercicio del gasto público, no es menos cierto que, de manera análoga, son aplicables a la utilización de recursos económicos como lo son los horarios de aterrizaje y despegue. En tal virtud, al no aplicarse el procedimiento para descongestionar el AICM, los principios de legalidad, eficiencia, eficacia, economía son lesionados. Esto es así, ya que: primero, el administrador aeroportuario debe sujetar su actuar al marco normativo que dispone el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, en el sentido de aplicar el procedimiento para descongestionar el AICM; segundo, la saturación de los horarios de aterrizaje y despegue no permite que el AICM opere de forma que se brinde un servicio eficiente para los usuarios del mismo; tercero, la inacción por parte del administrador aeroportuario no permite dotar al AICM de capacidad suficiente para lograr sus metas de brindar un servicio eficiente a los usuarios del mismo; y, cuarto, la no aplicación del procedimiento

---

<sup>250</sup>Tesis 1a. CXLV/2009, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, novena época, t. XXX, septiembre 2009, p. 2712.

para descongestionar el AICM no busca las mejores condiciones para su operación, sino la protección de las aerolíneas titulares frente a la competencia de las nuevas aerolíneas<sup>251</sup>.

De igual forma, la no aplicación del procedimiento para descongestionar el AICM implica una violación, por parte del Administrador Aeroportuario del AIC, a la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, la cual expresa:

Artículo 7.- Será responsabilidad de los sujetos de la Ley ajustarse, en el desempeño de sus empleos, cargos o comisiones, a las obligaciones previstas en esta, a fin de salvaguardar los principios de legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que rigen en el servicio público.

Artículo 8.- Todo servidor público tendrá las siguientes obligaciones:

- I. Cumplir el servicio que le sea encomendado y abstenerse de cualquier acto u omisión que cause la suspensión o deficiencia de dicho servicio o implique abuso o ejercicio indebido de un empleo, cargo o comisión;
- II. Formular y ejecutar los planes, programas y presupuestos correspondientes a su competencia, y cumplir las leyes y la normatividad que determinen el manejo de recursos económicos públicos;
- III. Utilizar los recursos que tenga asignados y las facultades que le hayan sido atribuidas para el desempeño de su empleo, cargo o comisión, exclusivamente para los fines a que están afectos;

Esto es así, ya que la inacción del Administrador Aeroportuario viola los principios y obligaciones que citadas *supra*, puesto que: en primer lugar, se

---

<sup>251</sup> La forma en cómo esta barrera afecta directamente la competitividad del mercado del transporte aéreo regular son expresadas en el inciso c de este punto.

causa deficiencia en el transporte aéreo de pasajeros; segundo, no se cumplen las leyes y la normatividad que determina el manejo de los horarios de aterrizaje y despegue del AICM; y, tercero, no se utilizan los recursos que tiene asignados para los fines a que están afectos, es decir, para descongestionar los horarios de aterrizaje y despegue.

- b. ¿En qué forma la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue por parte de los administradores aeroportuarios a raíz de la saturación en el AICM se expresa como una barrera a la competencia cataláctica?

El régimen jurídico de asignación de los horarios de despegue y aterrizaje, así como el hecho de que su procedimiento de reasignación en caso de saturación no se haya ejecutado aún, son violaciones al principio de la igualdad absoluta ante la ley, puesto que, por un lado, el diseño legal de asignación de horarios favorece a los operadores titulares en contra de los nuevos participantes, ya que a estas se les otorgan *grandfather rights* y se les reconoce como miembros del Comité de Operación y Horarios, lo cual no sucede para los nuevos competidores. Por otro lado, la no reasignación de horarios favorece a las aerolíneas titulares ineficientes, en virtud de que no les son retirados los horarios subutilizados, lo cual impide la entrada de nuevos competidores en el mercado del transporte aéreo de pasajeros.

- c. ¿De qué forma la restricción de horarios de aterrizaje y despegue por parte de los administradores aeroportuarios, a raíz de la saturación del AICM, obstruye el proceso competitivo del mercado?

El régimen jurídico de asignación de los horarios de despegue y aterrizaje, así como el hecho de que su procedimiento de reasignación en caso de saturación no se haya ejecutado aún, provoca graves ineficacias en la distribución de recursos. Lo anterior cobra sentido, ya que, de acuerdo con Agustín Ros, estas barreras provocan que los precios de las tarifas en el AICM

sean entre un 40 y hasta un 80 por ciento más altas con relación a otras rutas del país<sup>252</sup>. Más aún, como el propio Ros señala, si las condiciones de saturación en el AICM fuesen eliminadas, más aerolíneas de bajo costo entrarían al mercado del transporte aéreo de pasajeros, lo cual generaría un ahorro sustancial para los consumidores, en virtud de que este tipo de aerolíneas cobran en promedio un 25 por ciento menos que las tarifas más bajas de las aerolíneas no consideradas de bajo costo. De igual forma, la presencia de este tipo de aerolíneas se asocia con la reducción de las tarifas más bajas de las aerolíneas titulares en dicha ruta<sup>253</sup>. Por último, se ha comprobado que en México los precios son 30 por ciento menores en las rutas que presentan al menos una aerolínea de bajo costo<sup>254</sup>, lo cual generaría ahorros a los consumidores por 300 millones de dólares cada año<sup>255</sup>.

Al respecto, mostramos la siguiente tabla tomada del estudio *El desarrollo del modelo de negocios de las aerolíneas de bajo costo*<sup>256</sup> que expresa la distribución de costos de las aerolíneas de bajo costo en vuelos cortos con relación a las aerolíneas tradicionales:

---

<sup>252</sup>Ros, Agustín, *Op. cit.*, nota 3, p. 4.

<sup>253</sup> Ros, Agustín J., *The determinants of pricing in the Mexican domestic airline sector: the impact of competition and airport congestion*, disponible en: [http://www.nera.com/nera-files/PUB\\_Mexican\\_Airlines\\_0111.pdf](http://www.nera.com/nera-files/PUB_Mexican_Airlines_0111.pdf), consultado el día 3 de octubre de 2013, pp. 24 y 25.

<sup>254</sup> Ros, Agustín J., *Op. cit.*, nota 3, p. 1.

<sup>255</sup> *Ibidem* p. 4.

<sup>256</sup> Andrija, Vidović, *et. al.*, "Development Of Business Models Of Low-Cost Airlines" *International Journal for Traffic and Transport Engineering*, Croatia, University of Zagreb, 2013, disponible en: [http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-a0a9-482fIJTTE\\_Vol%203\(1\)\\_7.pdf](http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-a0a9-482fIJTTE_Vol%203(1)_7.pdf), consultado el 4 de octubre de 2013. p. 71.

	Reducción del costo (%)	Costo por asiento
<i>Aerolínea tradicional</i>		100
<i>Aerolínea de bajo costo</i>		
Ventajas operativas:		
Más alta densidad de asientos	-16	84
Mayor utilización de los aviones	-2	82
Menores costos de vuelos y tripulación	-3	79
Empleo de aeropuertos secundarios más baratos	-4	75
Subcontratación del personal de mantenimiento y utilización de un solo tipo de avión	-2	73
Características del servicio:		
Costos mínimos en mostradores	-7	66
No hay servicios de comida gratuitos	-5	61
Diferencias en la distribución de boletos de avión		
No existe intermediación en la venta de boletos	-6	55
Se cobran costos por reservar asientos	-3	52
Otras ventajas		
Pequeña administración, menos personal y oficinas	-3	49
<i>Aerolíneas de bajo costo comparadas con las aerolíneas tradicionales</i>		49

Como se observa, esta tabla demuestra que el modelo de negocios de las aerolíneas de bajo costo permite hacer más eficiente la asignación de recursos, a partir de la reducción de sus costos.

En consecuencia, se confirma que los obstáculos expresados en este punto no permiten una asignación y utilización óptima de los recursos, puesto que impiden a los consumidores disfrutar de mayores beneficios, los cuales, de acuerdo con Ros, implicarían ahorros hasta por 3 mil millones de dólares cada año a su favor<sup>257</sup>.

En conclusión, las barreras de entrada que presentamos restan competitividad al mercado del transporte aéreo de pasajeros, puesto que: primero, impiden la coordinación de las acciones de las personas; segundo, no permiten, por un lado, garantizar que los recursos escasos se asignen de forma eficiente, y, por el otro, asignar la posición en la cual las personas puedan servir de manera más eficiente; y, tercero, se brindan a los consumidores menores beneficios, como precios altos y productos no diferenciados.

<sup>257</sup> Ros, Agustín J., *Op. cit.*, nota 3, pp. 1-4.

### 3. La concesión administrativa como barrera a la competencia

Como mencionamos en el punto 1 de este capítulo, las barreras a la competencia son obstáculos legales que, de no existir, llevarían al mercado a alcanzar sus fines. Además, señalamos que estas barreras se expresan a través de restricciones a la libertad bajo la ley.

Ahora bien, en el estudio *Una Evaluación de la Política de Competencia del Sector de las Aerolíneas Nacionales en México y Recomendaciones para Mejorar la Competencia*, Agustín Ros afirma que el otorgamiento de concesiones para prestar el servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es una barrera legal a la competencia, lo cual expresa en los siguientes términos: “la entrada a competir en el mercado del transporte aéreo nacional de pasajeros puede ser restringida si la entidad encargada de emitir las concesiones y permisos utiliza demasiada discreción<sup>258</sup>”. La mención a que hace referencia Ros, se encuentra regulada en los siguientes artículos de la Ley de Aviación Civil:

Artículo 3. El servicio público de transporte aéreo nacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a concesión [...]

Artículo 6. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones en materia de aviación civil y aeroportuaria [...]:

II. Otorgar concesiones y permisos, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación o terminación;

Artículo 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular<sup>259</sup>. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas. Los interesados en la obtención de concesiones deberán acreditar:

---

<sup>258</sup> *Ibidem*, p. 2.

<sup>259</sup> El artículo 2 fracción XII de la Ley de Aviación Civil lo define como: el servicio de transporte aéreo nacional: el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional

- I. La capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio;
- II. La disponibilidad de aeronaves y demás equipo aéreo que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad, las condiciones de aeronavegabilidad requeridas y las disposiciones en materia ambiental, y
- III. La disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada.
- IV. Contar, por sí mismas o a través de sociedades mercantiles mexicanas asociadas, con la experiencia que haga viable su permanencia en el sector y maximicen la seguridad de sus operaciones.

Como se desprende de la lectura de los artículos *supra* citados, para prestar el servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros se requiere de concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Ahora bien, Ros señala que el hecho de que dicha Secretaría cuente con la facultad discrecional para su otorgamiento es una barrera a la competencia, puesto que la Secretaría tiene la potestad para conceder o no la concesión para prestar el servicio público en comento a quien la solicite. Sin embargo, como más adelante desarrollamos, esta situación no es, en sí misma, una barrera de entrada a competir en dicho sector.

Para la cabal comprensión del supuesto de la concesión administrativa como barrera de entrada, desentrañamos, en primer lugar, la definición de este concepto, entendida como “el acto administrativo a través del cual la administración pública, concedente, otorga a los particulares, concesionarios, el derecho para explotar un bien propiedad del Estado o para explotar un servicio

público”<sup>260</sup>. Asimismo, esta definición se complementa con la que proporciona González Vergara, quien al respecto menciona “la concesión es el acto del poder público que atribuye a una persona nuevas capacidades o derechos, sea que éstos emanen como consecuencia de la transferencia de derechos propios de la administración o simplemente del ordenamiento jurídico”<sup>261</sup>. A mayor abundamiento, González Vergara, menciona las características que distinguen a la concesión de otras figuras jurídicas como el permiso o la autorización, las cuales se refieren a<sup>262</sup>:

- La concesión es un acto del poder público, como lo expresa el artículo 28 párrafo once de la Constitución Federal que señala “El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público”;
- La concesión es un acto creador de derechos, es decir, se conceden a las personas extrañas a la administración nuevas capacidades o nuevos poderes o derechos<sup>263</sup>
- La reserva implícita de ciertos poderes o derechos en favor de la entidad concedente, por ejemplo, el artículo 7 fracción I de la Ley de Aviación Civil, otorga a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por

---

<sup>260</sup> Nava Negrete Alfonso y Enrique Quiroz Acosta, “Concesión Administrativa” *Diccionario Jurídico Mexicano*, México, IJ y Porrúa, tomo A-CH, 2004, p. 687

<sup>261</sup> González Vergara, Ariel, *La concesión, acto administrativo creador de derechos*, Chile, Editorial Jurídica Chile, 1968, p. 29.

<sup>262</sup> *Ibidem*, p. 29-33

<sup>263</sup> La jurisprudencia de nuestro más Alto Tribunal se expresa igualmente en el sentido de que las concesiones crean derechos en favor de los particulares que antes de su otorgamiento no tenían, véase en la tesis Radio y Televisión. Diferencias entre concesión y permiso a la luz de la ley federal relativa, Tesis P.IJ. 67/2007, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, novena época, t. XXVI, diciembre de 2007, p. 1085. esta tesis se cita más adelante, en la nota al pie 268, por lo cual consideramos innecesario citarla nuevamente.



conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil la facultad de “vigilar y verificar permanentemente que los concesionarios, permisionarios, operadores de aeronaves y los prestadores de servicios a la navegación aérea, cumplan con lo dispuesto en esta Ley, su Reglamento, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables”;

- La concesión es, por regla general, temporal, en este sentido el artículo 10 de la Ley señala que “las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de treinta años y podrán ser prorrogadas en una o varias ocasiones”

En este sentido, podemos afirmar que la concesión es un acto administrativo creador de derechos para que los particulares exploten servicios públicos que, en principio, corresponde al estado pero *concede* a los particulares el derecho a otorgarlo.

Ahora bien, Ros considera la concesión como una barrera puesto que presume que su otorgamiento es discrecional. Al respecto es conveniente citar a Acosta Romero quien define a la concesión administrativa como:

“El acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular:

- 1) Para utilizar bienes del Estado, dentro de los límites y condiciones que señale la ley,
- 2) Para establecer y explotar un servicio público, también dentro de los límites y condiciones que señale la ley”<sup>264</sup>

Así entendida, la concesión es un acto administrativo discrecional para utilizar bienes del Estado o explotar un servicio público. En este caso, para

---

<sup>264</sup> Acosta Romero, Miguel, en *Teoría General de la Concesión* de Jorge E. Calafell, disponible en: <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/26/pr/pr19.pdf>, consultado el 3 de noviembre de 2013.

explotar el servicio público de transporte aéreo nacional<sup>265</sup> como lo refieren los artículos 3 y 9 de la Ley de Aviación Civil *supra* citados. A mayor abundamiento, en nuestro sistema legal encontramos supuestos jurídicos en los cuales la autoridad cuenta con discrecionalidad para el otorgamiento de concesiones; verbigracia, el artículo 24 de la Ley Federal de Telecomunicaciones señala que:

“Los interesados en obtener una concesión para instalar, operar o explotar redes públicas de telecomunicaciones, deberán presentar, a *satisfacción de la Secretaría*, solicitud que contenga como mínimo:

- I. Nombre y domicilio del solicitante;
- II. Los servicios que desea prestar;
- III. Las especificaciones técnicas del proyecto;
- IV. Los programas y compromisos de inversión, de cobertura y calidad de los servicios que se pretenden prestar;
- V. El plan de negocios, y
- VI. La documentación que acredite su capacidad financiera, técnica, jurídica y administrativa”.

En este sentido, observamos que esta Ley autoriza conceder discrecionalmente las concesiones respecto del aprovechamiento de redes públicas de telecomunicaciones por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, lo cual yace plasmado en la frase *a satisfacción de la Secretaría*, tal y como señala Hernández Ochoa:

“La expedición de la Ley [Federal de Telecomunicaciones] profundizó las tendencias de simplificación de requisitos de entrada a los mercados de servicios de telecomunicaciones, pero no eliminó la figura de la concesión ni la discrecionalidad administrativa ya que subsiste un lenguaje que sugiere una fuerte dosis de discrecionalidad

---

<sup>265</sup> Para revisar las particularidades de este servicio público ver el punto 2, punto A, inciso a) de este capítulo.

de la autoridad para conceder o no la concesión (por ejemplo, “a satisfacción de la Secretaría”). La figura del concesionamiento discrecional no tiene visos de desaparecer en el futuro de la regulación mexicana de las telecomunicaciones<sup>266</sup>.

En este orden de ideas, es entendible que Ros equipare el otorgamiento de concesiones como actos discrecionales, lo cual, además, es compartido por renombrados administrativistas, y, por ende, tal situación la considere como barrera de entrada a la competencia. Toda vez que, así, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pudiera o no otorgar dicha concesión a pesar de que quien solicite dicha concesión cubra con los requisitos que el artículo 9 la Ley de Aviación Civil, lo cual impediría su entrada a competir en el mercado.

No obstante, las concesiones no son en sí mismas actos discrecionales, sino que su otorgamiento, es decir la forma en cómo se concede este derecho, lo puede ser, por ministerio de ley. En este sentido, la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación no establece como requisito legal de las concesiones administrativas, el que las autoridades cuenten con la facultad discrecional para otorgarlas, sino el hecho de que son derechos que otorga la autoridad para prestar o explotar un servicio público o aprovechar bienes del dominio público. Al respecto citamos el siguiente criterio legal que establece:

La doctrina diferencia a la concesión de la autorización o permiso al catalogar a aquélla como el acto por el cual se concede a un particular el derecho a prestar un servicio público o explotar y aprovechar un bien del dominio público de la Federación, esto es, la concesión crea un derecho a favor del particular concesionario que antes no tenía, mientras que a través de la autorización o permiso sólo se permite el ejercicio de un derecho preexistente del particular

---

<sup>266</sup> Hernández Ochoa, César E., “Títulos Habilitantes y Discrecionalidad en las Telecomunicaciones Mexicanas” en *La Concesión de las Telecomunicaciones*, Fernández Ruiz, Jorge y Juan Rivera Hernández (coords.), México, UNAM e IJ, 2011, p. 4.

en virtud de que no corresponde al Estado la facultad de realizar la actividad, esto es, sólo se retira el obstáculo que impedía a aquél ejercer su derecho<sup>267</sup>.

Como se observa, el más Alto Tribunal no señala que sea un requisito de las concesiones el hecho de que deban otorgarse discrecionalmente. Más aún, como cualquier facultad, esta debe establecerse de manera expresa en la ley, en este sentido citamos la siguiente jurisprudencia:

[...] En efecto, en nuestro sistema legal las facultades de las autoridades son expresas y limitadas, y aun cuando se trate de facultades discrecionales, no escapan normalmente al control constitucional, de manera que su ejercicio no puede ser arbitrario, ni escapar al control constitucional<sup>268</sup>

Lo anterior encuentra sustento en el hecho de que las autoridades solo pueden hacer aquello a lo que están expresamente facultadas a realizar, como lo confirma la siguiente tesis jurídica:

“[...] se advierte que la garantía de fundamentación consagrada en el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, lleva implícita la idea de exactitud y precisión en la cita de las normas legales que facultan a la autoridad administrativa para emitir el acto de molestia de que se trate, al atender al valor jurídicamente protegido por la exigencia constitucional, que es la posibilidad de otorgar certeza y seguridad jurídica al particular frente a los actos de las autoridades que afecten o lesionen su interés jurídico y, por tanto, asegurar la prerrogativa de su defensa ante un

---

<sup>267</sup> Tesis P.J. 67/2007, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, novena época, t. XXVI, diciembre de 2007, p. 1085.

<sup>268</sup> Tesis 257059, *Semanario Judicial de la Federación*, séptima época, vol. 23, sexta parte, p. 33.

acto que no cumpla con los requisitos legales necesarios. En congruencia con lo anterior, se concluye que es un requisito esencial y una obligación de la autoridad fundar en el acto de molestia su competencia, pues sólo puede hacer lo que la ley le permite, de ahí que la validez del acto dependerá de que haya sido realizado por la autoridad facultada legalmente para ello dentro de su respectivo ámbito de competencia, regido específicamente por una o varias normas que lo autoricen”<sup>269</sup>.

En este orden de ideas, si la Ley de Aviación Civil no concede a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la facultad expresa de otorgar discrecionalmente las concesiones para la prestación del servicio de transporte aéreo nacional, no puede concluirse que ella cuente con la potestad libre para otorgarlas o no, y, por tanto, impedir la entrada de nuevos competidores, situación que precisamente Ros argumenta como barrera a la competencia. Menos aún puede considerarse, una facultad discrecional implícita en el otorgamiento de concesiones para prestar este servicio, puesto que ni doctrinal ni legalmente es un requisito de las concesiones administrativas.

En este sentido, al no tener la Secretaría dicha facultad ella debe, por ende, otorgar las concesiones a aquellos que lo soliciten, siempre que cubran los requisitos antes citados en la Ley de Aviación Civil.

En consecuencia, a pesar de que Ros señale que el otorgamiento de concesiones para prestar servicio de transporte aéreo nacional, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es una barrera a la competencia, se concluye que, al carecer esta autoridad de la facultad discrecional para hacer, tal situación no constituye una barrera legal a la competencia, puesto que a aquellos que deseen competir, les será otorgada la concesión para

---

<sup>269</sup> Tesis J., *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, novena época, t. XXII, septiembre de 2005; p. 310.

brindar el servicio de transporte aéreo nacional si cumplen con los requisitos legales.

Finalmente, como se comentó, la prohibición a extranjeros de prestar el servicio de cabotaje impide el libre flujo de intercambios; así como el que las aerolíneas, que de otra forma serían expulsadas del mercado, retengan capital en perjuicio del crecimiento de otras que se desarrollarían de manera fructífera. Por otro lado, los límites a la inversión extranjera provocan que las aerolíneas nacionales puedan ofertar tarifas más elevadas y prestar servicios menos eficientes. Asimismo, se impide incrementar el volumen en el tráfico aéreo y los niveles de conectividad; igualmente se frena el ingreso de tecnología, conocimientos y métodos de producción más eficientes. Por último, la saturación del AICM y la no aplicación del procedimiento para descongestionarlo trae como consecuencia que las tarifas sean entre un 40 y hasta un 80 por ciento más altas, comparadas con rutas sin conexión con este aeropuerto; así como dificultad para que aerolíneas de bajo costo accedan a competir; y, por último pérdidas por aproximadamente 3 mil millones de dólares cada año en perjuicio de los consumidores.

## Conclusiones

1. Las personas actúan con el propósito de alcanzar determinados fines, para remover un cierto estado de inconformidad que los lleve a mejorar su condición.
2. Las acciones de las personas se desarrollan en un escenario en el cual son libres para alcanzar sus fines, así como los medios para lograrlos.
3. La libertad individual está limitada por los principios de propiedad privada, el axioma de no agresión, el respeto al surgimiento de órdenes espontáneos, y la igualdad absoluta ante la ley.
4. La propiedad privada faculta a los individuos a: utilizar, disfrutar y disponer de lo que son dueños en la forma y tiempo en que consideren más conveniente. La propiedad, además, permite a las personas intercambiar sus bienes unos con otros
5. El axioma de no agresión impide imponer, por la fuerza o la coacción, la voluntad de uno sobre la de otro o sus bienes, es decir, restringir a las personas perseguir sus fines con sus medios a disposición.
6. Los órdenes espontáneos son estructuras sociales fruto de la convivencia entre agentes individuales y, aparentemente no organizados, cuya emergencia y desarrollo no es planificada, sino ocasionada a partir de la interacción de los miembros que la componen, lo cuales facilitan: la comunicación, la transferencia y procesamiento de información dispersa, para coordinar acciones individuales, cuya estructura describe el proceso de coordinación del mercado expresado en la metáfora de la mano invisible.

7. Respetar los órdenes espontáneos implica permitir que el mercado surja como un proceso espontáneo, lo cual se logra al no impedir que las personas actúen persiguiendo sus propias metas.
8. La igualdad absoluta ante la ley se traduce en que las normas, reglas y principios del sistema legal sean igualmente aplicables a todas las personas, lo cual supone que no se impongan o protejan fines particulares, y que, además, de manera coactiva, no se decida el estatus que las personas deben ocupar en la sociedad.
9. La escasez de medios de las personas, para alcanzar todos los fines que se proponen, las motiva a intercambiar.
10. La valoración de los bienes a intercambiar se determina de manera subjetiva por la utilidad marginal, es decir, por aquella unidad relevante que se encuentra al margen de los fines del actor y que satisface el fin menos valorado.
11. La secuencia de intercambios provoca, de forma espontánea, la emergencia del mercado como un proceso que coordina las acciones de las personas y resuelve el cálculo económico.
12. La coordinación de las acciones de las personas; así como la solución del cálculo económico es posible gracias al sistema de precios y la competencia cataláctica
13. Los precios son el resultado de los valores a los que se renuncia y los valores que se obtiene en los intercambios.



14. En los precios se condensa la información sobre gustos y preferencias de las personas, mismo que es tomado por compradores y vendedores para determinan a quién comprar y vender respectivamente.
15. Los empresarios corrigen los errores causados por la ausencia de la información condensada en los precios. Ellos buscan tal corrección ya que de lograrlo obtienen una ganancia, es decir, pasar a una situación mejor.
16. La competencia es un proceso por el cual las personas buscan superar a otras ofreciendo un mejor servicio a un mejor precio, motivadas por el deseo de obtener ganancias, lo que, a su vez, transmite la información condensada en los precios a aquellos que les concierne y les permite coordinar sus planes con los demás y asignar de forma eficiente sus recursos.
17. El sistema de precios y la competencia cataláctica permiten el surgimiento del mercado como orden espontáneo.
18. La coordinación de las acciones de las personas implica que las personas intercambien sus bienes con otras para alcanzar sus fines.
19. La solución del cálculo económico garantiza, por un lado, que los recursos de las personas se asignen de forma eficiente, lo cual permite a los consumidores disfrutar de mayores beneficios como precios bajos y productos diferenciados; y, por el otro, asignar a cada miembro de la sociedad la posición en la cual pueda servir de manera más eficiente, ya que se asegura que quienes producen sean aquellos que mejor satisfacen los deseos de los consumidores.

20. El transporte aéreo en México es un servicio público de carácter propio en virtud de que la Ley de Aviación Civil así lo dispone, y por tanto está sujeto a concesión administrativa.
21. La restricción a las aerolíneas extranjeras de prestar el servicio de cabotaje impide el flujo de intercambios, y, por otro lado, permite a las aerolíneas ineficientes retener capital, a costa del desarrollo o expansión de otras más eficientes.
22. Los límites a la inversión extranjera provocan que las aerolíneas nacionales puedan: ofertar tarifas más elevadas; prestar servicios de baja calidad; disminuir el volumen de tráfico aéreo y los niveles de conectividad; y, además, frenar el ingreso de tecnología, conocimientos y métodos de producción más eficientes.
23. La saturación del AICM, así como la no ejecución del procedimiento para su descongestionamiento provoca: que las tarifas en el AICM sean entre un 40 y hasta un 80 por ciento más altas comparadas con rutas sin conexión con este aeropuerto; impide el acceso a aerolíneas de bajo costo; y se pierden hasta 3 mil millones de dólares cada año en perjuicio de los consumidores.
24. El otorgamiento de las concesiones administrativas no implica que su otorgamiento sea un acto discrecional, sino que se refieran al aprovechamiento o explotación de un servicio público, y que, a su vez, ocasionen en el particular un derecho con el que antes no contaban.
25. El otorgamiento de concesiones por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no es una barrera a la competencia, puesto que esta autoridad no cuenta con la facultad discrecional para otorgarlas.

## Bibliografía

### 1. Libros

ARMENTANO, Dominick Thomas, "A Critique of Neoclassical and Austrian Monopoly Theory" en *New Directions in Austrian Economics*, Louis M. Spadaro (ed.), Alabama, Ludwig von Mises Institute, 1978.

BASTIAT, Frédéric, *The Law*, China, Ludwig von Mises Institute, 2007.

BENEGAS LYNCH, Alberto, *Fundamentos de Análisis Económico*, 9a. ed., Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 1986.

BLOCK, Walter, *Defending the Undefendable*, Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2008.

DOLAN, Edwin G., *The Foundations of Modern Austrian*, The Online Library of Liberty, A Project Of Liberty Fund, Inc., 1976.

FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge, *Derecho Administrativo (Servicios Públicos)*, México, Porrúa y UNAM, 1995.

GONZÁLEZ VERGARA, Ariel, *La concesión, acto administrativo creador de derechos*, Chile, Editorial Jurídica Chile, 1968.

JEROME, Jerome K., *Three Men in a Boat & Three Men on a Bummel*, Gran Bretaña, Wordsworth Editions, 2008.

KIRZNER, Israel M., *Competition and Entrepreneurship*, Chicago, University of Chicago Press, 1978.

-----, *How Markets Work Disequilibrium, Entrepreneurship and Discovery*, 2a. ed., Londres, The Institute of Economic Affaris, 2000.

-----, *Market theory and the price system*, Princeton, New Jersey, D. Van Nostrand Co., 1968.

-----, *The Driving force of the market*, Londres, Routledge, 2000.

KRAUSE, Martín E., *Economía, Instituciones y Políticas Públicas*, Buenos Aires, La Ley, 2011.

HARSHA Pavithra, *Mitigating Airport Congestion: Market Mechanisms and Airline Response Models*, Massachusetts, Massachusetts Institute of Technology, 2009.

HAZLITT Henry, *Economics in one lesson*, Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2008.

-----, "Two of Ludwig von Mises' Most Important Works", *On freedom and Free enterprise. Essays in honor of Ludwig von Mises*, Sennholz, Mary (editora), Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2008.

HAYEK, Friedrich A., *Individualism and Economic Order*, 3a. ed., The University Of Chicago Press, Illinois, 1958.

HERNÁNDEZ OCHOA, César E., "Títulos Habilitantes y Discrecionalidad en las Telecomunicaciones Mexicanas" en *La Concesión de las Telecomunicaciones*, Fernández Ruiz, Jorge y Juan Rivera Hernández (coords.), México, UNAM e IJJ, 2011.

HOBBS, Thomas, *Leviatán: o la materia, forma y poder de una república eclesiástica y civil*, 2a. ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1980.

HUERTA OCHOA, Carla, *Conflictos normativos*, 2ª. ed., México, IJJ, 2007.

LÓPEZ MONROY, José de Jesús, "Derechos reales y personales", *Diccionario Jurídico Mexicano*, México, IJJ y Porrúa, tomo D-H, 2004.

MAGALLÓN IBARRA, Mario (coord.), *Compendio de Términos de Derecho Civil*, México, Porrúa y UNAM, 2004.

MISES, Ludwig, *Human Action, A Treatise on Economics*, 4a ed., San Francisco, Fox & Wilkes, 1996.

-----, *Liberalism, In The Classical Tradition*, trad. Ralph Raico, 3a. ed., Nueva York, The Foundation for Economic Education, Inc., 2002.

MURPHY, Robert P., *Lessons for the Young Economist*, Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2010.

NAVA NEGRETE Alfonso y Enrique Quiroz Acosta, "Concesión Administrativa" *Diccionario Jurídico Mexicano*, México, IJJ y Porrúa, tomo A-CH, 2004.

NOZICK, Robert , *Anarquía, Estado y Utopía*, trad. Rolando Tamayo y Salmorán, México, Fondo de Cultura Económica, 1988.

PINEDA, Fanny, "Servicio Público", *Diccionario Jurídico Mexicano*, México, IIJ y Porrúa, tomo P-Z, 2004.

PIERMARTINI, Roberta y Linda Rousová, *Liberalization of Air Transport Services and Passenger Traffic*, Geneva, WTO, 2008.

RAND, Ayn, *Introduction to Objectivist Epistemology*, 2a. ed., New American Library, 1990.

-----, "The Property Status of Airwaves", *Capitalism: The Unknown Ideal*, First Signet Printing, 1967.

ROBBINS, Lionel, *An Essay on the Nature and Significance of Economic Science*, 2a. ed., Londres, MacMillan and Co., 1945.

ROTHBARD, Murray, *For a new liberty, The libertarian manifesto*, 2a. ed. Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2006.

-----, *Making Economy Sense*, 2a ed., , Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2006.

-----, *Man, Economy, and State with Power and Market*, 2a ed., Alabama, Ludwig von Mises Institute, 2009.

-----, *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 1997.

SMITH, Adam, *La riqueza de las naciones. (Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones)*, 7a. ed., México, Publicaciones Cruz O., libro IV, 2010.

## 2. Revistas

CRESPI, Gregory Scott, "Exploring the Complicationist Gambit: An Austrian Approach to the Economic Analysis of Law", *Notre Dame Law Review*, EE. UU., no. 315, 1998.

HAYEK, Friedrich. A., "Competition as a Discovery Procedure", trad. Marcellus S. Snow, *The Quarterly Journal of Austrian Economics*, vol. 5, no. 3, 2002.

KIRZNER, Israel M., "El significado del proceso de mercado", *Revista Libertas*, Instituto Universitario ESEADE, no. 27, octubre 1997.

ROTHBARD, Murray, "Monopolio y Competencia", *Revista Libertas*, Instituto Universitario ESEADE, no. 34, Mayo 2001.

-----, "War, Peace, and the State", *Libertarian Review Press*, Alabama, 1974.

### 3. Internet

#### A. Libros electrónicos

ANDRIJA, Vidović, *et. al.*, *Development Of Business Models Of Low-Cost Airlines International Journal for Traffic and Transport Engineering*, Croatia, University of Zagreb, 2013, disponible en: [http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-a0a9-482fIJTTE\\_Vol%203\(1\)\\_7.pdf](http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-a0a9-482fIJTTE_Vol%203(1)_7.pdf), consultado el 4 de octubre de 2013.

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, *Aviación Comercial: Acceso a Infraestructura (Slots) Consultas de Política Aeronáutica*, 2010; disponible en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00%20Aeronautica/Aviaci%F3n%20Comercial%20Acceso%20a%20Infraestructura%20\(Slots\)/1.PRESENTACION%20SLOTS\\_Politica%20Aeronautica.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00%20Aeronautica/Aviaci%F3n%20Comercial%20Acceso%20a%20Infraestructura%20(Slots)/1.PRESENTACION%20SLOTS_Politica%20Aeronautica.pdf), consultado el 4 de octubre de 2013.

DIRECTORATE FOR FINANCIAL AND ENTERPRISE AFFAIRS COMPETITION COMMITTEE, *Barriers to Entry*, OECD, 2006, disponible en: <http://www.oecd.org/competition/abuse/36344429.pdf>, consultad el 13 de septiembre de 2013.

KANT, Immanuel, *Fundamentación de la Metafísica de las Costumbres*, disponible en: <http://www.philosophia.cl/biblioteca/Kant/fundamentacion%20de%20la%20metafisica%20de%20las%20costumbres.pdf>, consultado el 10 de mayo de 2013.

PAREJO ALFONSO, Luciano, *Servicios Públicos y Servicios se Interés General: la renovada actualidad de los primeros*, p. 477, disponible en: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2544/20.pdf>, consultado el día 21 de noviembre de 2013.

PÉREZ MOTTA, Eduardo, *Acceso competitivo a infraestructura aeroportuaria*, COFECO, 2010; disponible en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00%20Aeronautica/Aviaci%F3n%20Comercial%20Acceso%20a%20Infraestructura%20\(Slots\)/5.Sector%20a%E9reo-acceso%20infraestructura-slots%20oct%202010%20\(A\).pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00%20Aeronautica/Aviaci%F3n%20Comercial%20Acceso%20a%20Infraestructura%20(Slots)/5.Sector%20a%E9reo-acceso%20infraestructura-slots%20oct%202010%20(A).pdf), consultado el 4 de octubre de 2013.

ROS, Agustín J., *A Competition Policy Assessment of the Domestic Airline Sector in Mexico and Recommendations to Improve Competition*, OCDE, 2008, disponible en: <http://www.oecd.org/daf/competition/45049588.pdf> consultado el 2 de febrero de 2013.

SÁNCHEZ ESTRADA, Eduardo, *Percepción Actual del Servicio Público*, disponible en: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2544/28.pdf>, consultado el día 20 de noviembre de 2013

SENG, Pauline S., *Increasing Competition in the U.S. Domestic Airline Industry through International Competition*, Washington, University of Puget Sound, 2007, disponible en: [http://www.pugetsound.edu/files/resources/1359\\_IncreasingCompetitionintheUSDomesticAirlineIndustryThroughInternationalCompetition.pdf](http://www.pugetsound.edu/files/resources/1359_IncreasingCompetitionintheUSDomesticAirlineIndustryThroughInternationalCompetition.pdf), consultado el 20 de septiembre de 2013.

VALLS HERNÁNDEZ, Sergio A., *Noción del Servicio Público en el Estado Social de Derecho*, disponible en: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2654/17.pdf>, consultado el día 21 de noviembre de 2013.

VIVEK, Ghosal, *Herramientas para la Evaluación de la Competencia*, OECD, Versión 2.0, vol. II, 2011, disponible en: <http://www.oecd.org/daf/competition/98765433.pdf>, consultado el 14 de septiembre de 2013.

#### B. Revistas electrónicas

Calafell, Jorge E. *Teoría General de la Concesión* de disponible en: <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/26/pr/pr19.pdf>, consultado el 3 de noviembre de 2013

DICKSON, William, "The Absolute Equality of all before the law, the only true basis of Reconstruction" 1865, disponible en: <http://chnm.gmu.edu/lostmuseum/lm/229/>, consultado el 22 de septiembre de 2013.

EUROPEAN COMISSION, "Restrictions on Foreign Direct Investment", disponible en: [http://madb.europa.eu/madb/barriers\\_details.htm?barrier\\_id=960156&version=6](http://madb.europa.eu/madb/barriers_details.htm?barrier_id=960156&version=6), consultado el 3 de octubre de 2013.

GENNADY, Stolyarov, "Doubt the Action Axiom? Try to disprove it", *Mises Daily*, 5 de abril de 2006, disponible: en <http://mises.org/daily/2097>, consultado el 22 de abril de 2013.

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, *et. al.*, "La Aviación Mexicana en Cifras 1989-2012", disponible en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/AMC\\_2012.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/AMC_2012.pdf), consultado el 3 de febrero de 2013.

FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge, “Apuntes para una Teoría Jurídica de las Actividades del Estado”, *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, disponible en: <http://www.juridicas.unam.mx/publica/rev/boletin/cont/99/art/art1.htm>, consultado el 20 de noviembre de 2013

HAYEK, Friedrich A., El atavismo de la justicia social <http://archipelagolibertad.org/upload/files/001%20Liberalismo/1.2%20Obras%20clasicas%20de%20la%20libertad/Hayek/0023%20Hayek%20-%20Atavismo%20de%20la%20justicia%20social.pdf>, consultado el día 9 de mayo de 2013.

MEDINA ARANGO, Óscar Eduardo, “Importance of FDI in the development of Emerging Countries Application to Colombia and the Philippines”, Colombia, EAFIT University, disponible en: <http://www.paclas.org.ph/PAPERS/Arango.pdf>, consultado el 3 de octubre de 2013.

MISES, Ludwig, “Private Property”, *Mises Daily*, 8 de diciembre de 2010, disponible en <http://mises.org/daily/4718>, consultado el 15 de abril de 2013.

ORGANISATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT, “Foreign Direct Investment for Development, Maximizing Benefits, Minimizing Costs”, disponible en: <http://www.oecd.org/daf/inv/investmentfordevelopment/1959815.pdf>, consultado el 2 de octubre de 2013.

PETTIT, Philip, “Freedom in the Market, Princeton University”, disponible en: <http://www.princeton.edu/~ppetitt/papers/2006/Freedom%20in%20Market.pdf>, consultado el día 8 de mayo de 2013.

ROS, Agustin J., “The determinants of pricing in the Mexican domestic airline sector: the impact of competition and airport congestion”, disponible en: [http://www.nera.com/nera-files/PUB\\_Mexican\\_Airlines\\_0111.pdf](http://www.nera.com/nera-files/PUB_Mexican_Airlines_0111.pdf), consultado el día 3 de octubre de 2013.

ROTHBARD, Murray,-, “Praxeology: The Methodology of Austrian Economics”, *Mises Daily*, 4 de julio de 2012, disponible en: <http://mises.org/daily/6090/Praxeology-The-Methodology-of-Austrian-Economics>, consultado el 13 de septiembre de 2013.

SHOSTAK, Frank, “Marginal utility is not rocket science”, *Mises Daily*, 5 de junio de 2007, <http://mises.org/daily/2610>, consultado el 18 de mayo de 2013.

VAN COTT, T. Norman “The Competitiveness Distraction”, *Mises Daily*, 27 de diciembre de 2011, disponible en: <http://mises.org/daily/5835/>, consultado el día 25 de septiembre de 2013.



VAN SEUMEREN, Jacco A., “El orden espontáneo, y la Teoría de la Evolución Cultural en Hayek”, disponible en:  
<https://www.google.com.mx/#q=El+orden+espontaneo%2C+y+la+Teor%C3%A1+Da+de+la+Evoluci%C3%B3n+Cultural+en+Hayek%2C>, consultado 29 de agosto de 2013.

### C. Páginas web

CAPITAL, disponible en: <http://wiki.mises.org/wiki/Capital>, consultado el 2 de octubre de 2013.

HUERTA DE SOTO, *Lecciones de Economía*, disponible en:  
<http://www.anarcocapitalista.com/textos/Lecciones%20de%20Economia%20con%20el%20Profesor%20Huerta%20de%20Soto%2011.pdf>, consultado el 19 de febrero de 2013.

MURPHY, Robert P., “Robert Murphy answers questions (synchronization improved mirror), disponible en:  
<http://www.youtube.com/watch?v=tmvqihHaT2k>; consultado el día 25 de marzo de 2014.

PRINCIPLE OF NON-AGRESSION, disponible en:  
[http://wiki.mises.org/wiki/Principle\\_of\\_non-aggression](http://wiki.mises.org/wiki/Principle_of_non-aggression), consultado el 8 de abril de 2013.

KIRZNER, Israel M., “Entrepreneurship and the Market Process”, conferencia dictada en la Universidad de Nueva York, verano de 2011, disponible en  
<http://www.youtube.com/watch?v=oMm-anSv-tU>, consultada e día 10 de marzo de 2013.

SPONTANEOUS ORDER, disponible en:  
[http://wiki.mises.org/wiki/Spontaneous\\_order](http://wiki.mises.org/wiki/Spontaneous_order), consultado el día 4 de mayo de 2013.

<http://www.euribor.com.es/2010/10/18/mi-reino-por-un-caballo/>, consultado del 5 de junio de 2013.

<http://oxforddictionaries.com/definition/english/process>, consultado el 3 de septiembre de 2013.

[http://elpais.com/elpais/2012/05/03/opinion/1336067627\\_588216.html](http://elpais.com/elpais/2012/05/03/opinion/1336067627_588216.html)  
consultado el 5 de mayo de 2013.

[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago\\_ES.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_ES.pdf),  
consultado el 5 de septiembre de 2013

#### 4. Jurisprudencia

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA, *Resolución del expediente No. 101-2007*, disponible en <http://www.cfc.gob.mx/docs/pdf/cnt-101-2007.pdf>, consultado el 4 de marzo de 2013.

CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS, *Caso Chaparro Álvarez y Lapo Íñiguez vs. Ecuador*, sentencia de 21 de noviembre de 2007.

-----, *Opinión Consultiva OC-18/03* “Condición Jurídica y Derechos de los Migrantes Indocumentados”, 17 de septiembre de 2003

Tesis XV.4o.18 A, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, novena época, t. XXIII, marzo de 2006, p. 1961.

Tesis 1a. CXLV/2009, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, novena época, t. XXX, septiembre 2009, p. 2712.

Tesis P./J. 106/2010, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, novena época. Tomo XXXII, Noviembre 2010. Pág. 1211.

Tesis 3a., *Semanario Judicial de la Federación*, séptima época. Volumen 199-204 Cuarta Parte. Pág. 17.

Tesis 1a./J. 81/2004. *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, novena época, t. XX, octubre de 2004, p 99.

Tesis 257059, *Semanario Judicial de la Federación*, séptima época, vol. 23, sexta parte, p. 33.

Tesis J., *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, novena época, t. XXII, septiembre de 2005; p. 310.

Tesis P./J. 67/2007, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, novena época, t. XXVI, diciembre de 2007, p. 1085.

#### 5. Leyes

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Convenio de Chicago

Convención Americana sobre Derechos Humanos

Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de junio de 2005.

Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de octubre de 2007.

Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de noviembre de 2013.

Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de abril de 2013.

Ley de Aviación Civil.

Ley de Aeropuertos.

Ley de Inversión Extranjera.

Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos.

Ley Federal de Telecomunicaciones

Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

Reglamento de la Ley de Aeropuertos.