



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ACATLÁN**

**LA SOBERANÍA DEL ESPACIO AÉREO NACIONAL EN
EL CONFLICTO DE MEXICANA DE AVIACIÓN**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES**

PRESENTA

MARÍA DE LOS DOLORES GÓMEZ GALLEGOS

Asesor: Lic. Carlos Contreras Romero

Noviembre de 2014

Santa Cruz Acatlán, Edo. de Méx.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

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

AGRADECIMIENTOS

Por ser éste un trabajo académico mi primer agradecimiento es a la Universidad Nacional Autónoma de México, -¡¡¡cómo no te voy a querer!!!-, y en particular a la Facultad de Estudios Superiores Acatlán, por la valiosa formación adquirida en sus aulas y pasillos;

a mis maestros, con respeto y admiración;

a mis compañeros de generación de las tres carreras del Tronco-común Sociopolítico: Ciencias Políticas y Administración Pública, Relaciones Internacionales y Sociología, con los cuales compartí una de las mejores etapas de mi vida.

El segundo agradecimiento es a mi familia, principalmente a mis padres: Alberto G. Gómez y María Auxilio Gallegos Márquez, por haberme dado la vida incluida la inteligencia y por haberme hecho feliz; a Marco mi esposo y compañero de vida, con todo mi amor; a mis hermanos: Alberto, María Concepción y Francisco, por todo su apoyo y por estar siempre ahí.

Finalmente a Mexicana de Aviación, mi maravillosa casa de trabajo.

*Los empenajes de los aviones,
son la nación soberana en movimiento por el mundo.*

Índice

Índice de gráficos	6
Introducción	9
1. Soberanía y seguridad nacional del espacio aéreo en la globalización	17
1.1. Teoría de la globalización	19
1.2. Soberanía nacional en la globalización	35
1.3. Soberanía y seguridad nacional	47
1.4. Soberanía y seguridad nacional en el espacio aéreo nacional	58
2. Conflicto de Mexicana de Aviación	71
2.1. Desarrollo y evolución de la aviación nacional	73
2.2. Ubicación histórica de Mexicana de Aviación	84
2.3. Conflicto de Mexicana de Aviación	107
2.4. Situación del mercado nacional postconflicto	127
3. Presencia de nuevas aerolíneas extranjeras en el espacio aéreo nacional	141
3.1. Situación general antes del cese de operaciones de Mexicana de Aviación	143
3.2. Aerolíneas extranjeras que cubrieron la demanda del mercado internacional	153
3.3. Repercusiones de la presencia de aerolíneas extranjeras y la falta de apoyo a la aviación nacional	169
4. Perspectivas de una nueva política de aviación en México	178

4.1. Permanencia de la situación actual	180
4.2. Recuperación del espacio aéreo nacional con el apoyo a la aviación nacional	187
4.3. Nueva política encaminada a la apertura: “cielos abiertos” con posible pérdida de algunas de las libertades del aire	195
Conclusiones	207
Fuentes de consulta	229

Índice de Gráficos

Gráfico 1. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de pasajeros. Acumulado enero-agosto 2010	111
Gráfico 2. Flota de aerolíneas mexicanas (número de equipos)	112
Gráfico 3. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de carga en servicio regular. Acumulado enero-agosto 2010	113
Gráfico 4. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de pasajeros. Acumulado marzo 2011	115
Gráfico 5. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de carga en servicio regular. Acumulado enero-noviembre 2011	115
Gráfico 6. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de pasajeros. Acumulado enero-diciembre 2011	118
Gráfico 7. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de pasajeros. Diciembre 2012	121
Gráfico 8. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de pasajeros. Septiembre 2013	121
Gráfico 9. Porcentaje y número de aeronaves de la flota mexicana en servicio comercial regular. Tercer trimestre 2013	122
Gráfico 10. Participación de empresas nacionales en el mercado internacional de pasajeros. Acumulado enero-junio 2010	126
Gráfico 11. Pasajeros transportados por empresas nacionales en servicio regular internacional por grupo. Junio 2010 vs junio 2009 (miles)	127

Gráfico 12. Pasajeros transportados por empresas extranjeras en servicio regular internacional. Junio 2010 vs junio 2009 (miles)	128
Gráfico 13. Total de pasajeros transportados en operación regular internacional. Enero-junio (millones)	129
Gráfico 14. Principales aeropuertos por pasajeros internacionales en servicio regular. Enero-junio 2010 vs enero-junio 2009 (miles)	130
Gráfico 15. Participación de empresas en el mercado internacional de transportación de pasajeros en servicio regular y fletamento. Acumulado enero-junio 2010 (Miles de toneladas)	131
Gráfico 16. Carga transportada en operación regular internacional. Enero-junio 2009-2010 (Miles de toneladas)	132
Gráfico 17. Participación de empresas nacionales y extranjeras en el mercado internacional de transportación de carga en servicio regular. Acumulado enero-junio 2010	133
Gráfico 18. Participación de empresas en el mercado internacional de transportación de carga en servicio regular y fletamento. Acumulado enero-junio 2010	134
Gráfico 19. Participación de empresas nacionales en el mercado internacional de pasajeros. Acumulado enero-diciembre 2011	137
Gráfico 20. Participación de empresas en el mercado internacional de pasajeros en servicio regular. Acumulado enero-diciembre 2011	139
Gráfico 21. Principales mercados internacionales en transportación de pasajeros desde y hacia México. Diciembre 2011	140
Gráfico 22. Pasajeros internacionales transportados por empresas extranjeras y mexicanas en servicio regular 2011-2012. (miles)	144

Gráfico 23. Pasajeros internacionales transportados por empresas extranjeras y mexicanas en servicio regular 2012-2013. (miles)	144
Gráfico 24. Principales mercados internacionales en transportación de pasajeros desde y hacia México. Diciembre 2012	146
Gráfico 25. Pasajeros internacionales transportados por empresas extranjeras en servicio regular 2011-2012. (miles)	148
Gráfico 26. Pasajeros internacionales transportados por empresas extranjeras en servicio regular 2012-2013. (miles)	148
Gráfico 27. Total de pasajeros transportados en operación regular internacional. Enero-diciembre 2012 vs Enero-diciembre 2011 (millones)	149
Gráfico 28. Total de pasajeros transportados en operación regular internacional. Enero-diciembre 2013 vs Enero-diciembre 2012 (millones)	149
Gráfico 29. Participación de empresas nacionales en el mercado internacional de transportación de carga en servicio regular. Enero-diciembre 2011	150
Gráfico 30. Carga transportada en operación regular internacional. Acumulado a diciembre 2012 vs diciembre 2011 (miles de toneladas)	150
Gráfico 31. Carga transportada en operación regular internacional. Acumulado enero-diciembre 2013 vs enero-diciembre 2012 (miles de toneladas).	151

Introducción

El presente trabajo tiene como objetivo analizar el papel de las aerolíneas extranjeras a raíz del problema de Mexicana de Aviación y el cese de sus operaciones, lo que ha significado su crecimiento en operaciones y cobertura de rutas ante la incapacidad de las aerolíneas nacionales para cubrir en su totalidad el mercado de pasajeros de rutas internacionales que dejó la salida de Mexicana de Aviación, provocando una baja presencia de la aviación nacional en el espacio aéreo mexicano, además de una serie de daños a la nación. Ejemplo de eso sería la baja captación de divisas extranjeras de varios países, pues Mexicana de Aviación volaba a países con moneda diversas como son: la Libra Esterlina, Euro, Dólar Canadiense y Dólar Americano, así como la pérdida de los beneficios económicos que éste mercado dejaba para el interés nacional, afectando de manera muy significativa el mercado laboral, pues dejó sin empleo a miles de trabajadores altamente calificados, bien capacitados y con un trabajo muy especializado en todas las áreas de la industria de la aviación, tanto de tierra como de aire, y con reconocimiento internacional.

Igualmente, se propone analizar el riesgo de preservación del espacio aéreo, ante un escenario de pérdida de las libertades del aire, en los nuevos convenios firmados y la eventualidad de una política de cielos abiertos.

La importancia del tema radica en considerar el riesgo en el que se encuentra la soberanía nacional, al estar expuestos los cielos o el espacio aéreo nacional con la afluencia de aerolíneas extranjeras cubriendo el servicio que dejó la salida de Mexicana de Aviación; a su vez, el gobierno en función en ese tiempo propugnó por una política de cielos abiertos que, en consecuencia, va en detrimento de la soberanía y aún más poniendo en riesgo la seguridad nacional.

El estudio del tema es de mi personal inquietud y de interés relevante en mi experiencia profesional, pues a través de los años que he laborado en este sector pude comprobar su importancia estratégica para nuestro país, sobre todo en el aspecto económico, y una presencia internacional continua de imagen y servicios de calidad reconocida.

En ese sentido, la investigación del tema permitirá analizar y actualizar el estudio de las políticas de aviación en las recientes administraciones y su impacto en la aviación mexicana, así como su tendencia en el ámbito legal, pues hay modificaciones sustanciales en cuanto a la firma de un nuevo tipo de convenios en la aviación comercial con otros países, que modifican los convenios bilaterales tradicionales de operaciones aéreas y, con ello, sus posibles repercusiones a la soberanía nacional.

Es importante dar a conocer y debatir la nueva política de aviación comercial del país, pues es de suma importancia que la ciudadanía -que a su vez es la usuaria de este servicio- sepa qué aerolíneas son las que brindan el servicio aéreo requerido. Además, debe quedar en claro cuáles son las condiciones en las que se encuentra actualmente el uso del espacio aéreo nacional.

Ante la situación generada por la falta de conectividad en las rutas aéreas internacionales, ocasionada básicamente por la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación, el panorama de la aviación nacional cambió por completo, pues dicha aerolínea cubría una buena parte del mercado internacional aéreo de México, garantizando de esa manera la cobertura del servicio aéreo que preservaba la soberanía espacial del Estado mexicano, con la presencia de aerolíneas nacionales en la mayoría de las rutas y salvaguardando la seguridad nacional mínima de un Estado en un mundo globalizado, pues garantizaba no solamente la integridad territorial, sino la seguridad en varios ámbitos, como puede ser el económico, ya que -como se ha dicho anteriormente- dicha empresa generaba una buena cantidad y diversidad de divisas extranjeras de gran interés económico nacional, así como también era generadora de empleos que brindaban seguridad laboral.

Históricamente, Mexicana de Aviación abrió el mercado aéreo de México, no sólo el nacional sino el internacional, desde sus inicios en 1921, lo cual la ubica como la cuarta aerolínea más antigua del mundo; la historia de la aviación nacional gira en torno suyo, abriendo rutas y, en consecuencia mercados; innovando tecnología aérea con la adquisición de los aviones más modernos en su tiempo cada vez de mayor capacidad;

y creando e impulsando la actividad turística del país, con el establecimiento de nuevas rutas, básicamente de esparcimiento.

Asimismo, la mayor parte, si no es que todos los aeropuertos del país, fueron construidos a solicitud e instancia de Mexicana de Aviación, pues los requerimientos para la navegación aérea y aterrizajes eran únicamente del conocimiento de ésta aerolínea; paralelo a esta actividad, también marcaba la pauta en cuanto al estudio del mantenimiento de aviones, siendo sus talleres y base de mantenimiento de gran importancia para la aviación mundial, pues dicha base de mantenimiento es la más importante de América Latina y aún hoy, a pesar del problema, sigue siendo punto de referencia en la aviación, pues aunque la aerolínea suspendió sus operaciones, la base de mantenimiento sigue dando servicio a diversas aerolíneas.

A pesar de 89 años de experiencia en una industria tan importante y delicada que requiere de una muy elevada capacitación, preparación, desempeño y especialización de su personal, la empresa fue llevada premeditadamente a una quiebra que la mantuvo en un concurso mercantil interminable, después de que una pésima decisión gubernamental suspendió sus operaciones, a pesar de que, siendo una concesión federal, se debió proteger y rescatar a la empresa como asunto de interés nacional que, como un activo de gran presencia internacional y de un negocio en marcha, el gobierno debió preservar. De ahí la importancia de distinguir el conflicto político del económico de la empresa, donde oscuros manejos evidencian el trato político en el conflicto de Mexicana de Aviación, que ocasionó que las rutas internacionales que la aerolínea operaba con gran éxito comercial fueran cubiertas en su mayoría por aerolíneas extranjeras, ante la incapacidad de las aerolíneas nacionales para cubrir la necesidad de la demanda de conectividad aérea.

Casi un 90% del mercado internacional de pasajeros al inicio del conflicto, y actualmente la mayor participación de dicho mercado son operados por aerolíneas extranjeras. Ello significa que, gradualmente, a lo largo de estos casi 4 años que tiene el conflicto, éstas aerolíneas han ido cubriendo las rutas que operaba Mexicana, dejando de esa forma a la aviación nacional sin presencia en su propio espacio aéreo y,

como consecuencia, provocando daños irreparables a la economía nacional, pues las repercusiones directas se dan en varios ámbitos, como son: principalmente en la industria turística, además de las esferas comercial, laboral, jurídica, política y económica.

De ésta forma, el panorama que se vislumbra en la aviación nacional es fatal, ya que, por una parte, nuevas aerolíneas de dudosa y muy cuestionada creación se reparten el mercado aéreo nacional y sólo una compitió en el mercado aéreo internacional. Las aerolíneas de reciente creación sacan provecho, haciendo usufructo de toda la infraestructura física, legal y de operatividad que eran de Mexicana de Aviación tanto en el mercado nacional como en el internacional, amparadas en el doble discurso gubernamental que haciendo uso de los medios de comunicación, mandaban el mensaje de simular el respeto y reconocimiento de los derechos de propiedad de la aerolínea sobre sus rutas y *slots* trabajados por muchos años y, por otro lado, informaba con saña y cinismo que se cedían dichas rutas en calidad de préstamo y en espera del retorno de Mexicana de Aviación, y ante la falta material y operativa en rutas internacionales, dejaron todo el mercado a las aerolíneas extranjeras, o en algunos casos se firmaron nuevos convenios, llamados eufemísticamente “extra-bilaterales”, con el objetivo de evadir la propiedad de las rutas y *slots* de Mexicana de Aviación.

Ya se han otorgado nuevas concesiones de transporte y se han firmado nuevos convenios bilaterales, sin la obligatoriedad de la reciprocidad, como tradicionalmente se hacía. Esto consiste en que la operación de una ruta entre dos países sea operada por aerolíneas de ambos países (al menos una aerolínea por país). En ese sentido, los nuevos convenios bilaterales ya no tienen esa restricción y el primer convenio que se firmó con ésta nueva modalidad fue con Canadá, respecto a rutas operadas tradicionalmente por Mexicana de Aviación.

Adicionalmente, es importante destacar que existen sectores de la población que propugnan por una política de cielos abiertos, sobre todo los de la industria turística y los usuarios de este medio de transporte, pues piensan que de esa forma se propicia

una mayor competencia entre aerolíneas y que, al haber una mayor oferta de asientos, mejorarán los precios y habrá más demanda.

Pero por el contrario, con el paso del tiempo y después de tres años y medio de la salida de Mexicana de Aviación, los precios de los boletos siguen igual, nunca bajaron y, peor aún, en el momento del conflicto subieron de precio a tal grado, que se manejaban las tarifas más altas de América Latina. Pero lo que más afectó fue la degradación del trabajo de todas las áreas de la industria, pues estas compañías de bajos costos, regularmente con empleados con bajos salarios, fueron los que cargaron con los bajos costos de operación que las nuevas aerolíneas dicen tener, pues los dueños siguen ganando y los usuarios siguen pagando lo mismo.

Sin embargo, la obligación del Estado es preservar ante todo la seguridad nacional, entendida en todos sus niveles y acepciones, mediante el fortalecimiento de la industria aérea nacional, para garantizar primero empresas nacionales, como parte de la soberanía nacional que mostrarán presencia en el espacio aéreo internacional y, por lo tanto, generando un crecimiento y desarrollo económico de muy diversa índole en su entorno.

En consecuencia, el Estado debe buscar acuerdos bilaterales de reciprocidad; lo contrario sería la anulación paulatina de la aviación nacional, pues nunca estaríamos en igualdad de condiciones para competir con las aerolíneas extranjeras que, en su mayoría, cubrieron el mercado aéreo de México, principalmente las aerolíneas de los Estados Unidos, pues una sola aerolínea de ellos tiene una flota de aviones mayor que todas nuestras aerolíneas en su conjunto. Además, una política de Estado de cielos abiertos significa pérdida de soberanía, pues dichas aerolíneas no sólo piden vuelos internacionales, sino que piden también volar dentro del territorio nacional, lo que significa perder algunas libertades del aire, que afecta directamente a la soberanía y seguridad nacional.

Todo ello ha llevado a replantear la pregunta inicial de la investigación, ¿Se vulneró la soberanía del espacio aéreo y la seguridad nacional en el conflicto de Mexicana de

Aviación al privilegiar el ingreso de aerolíneas extranjeras a nuestro país en detrimento de las nacionales con el objetivo de preparar una política de cielos abiertos? Y la investigación nos da una respuesta afirmativa a dicha pregunta de muchas y muy diversas maneras.

Para llegar a dicha conclusión, el presente trabajo de tesis ha sido estructurado en cuatro capítulos, el primero de los cuales se titula: Soberanía y Seguridad Nacional del espacio aéreo en la globalización, y tiene como objetivo hacer una revisión del papel de la soberanía y la seguridad nacional del espacio aéreo nacional, a partir de la Teoría de la Globalización, identificando los orígenes de ésta, su evolución e implantación como nuevo sistema económico mundial, basado principalmente en las telecomunicaciones y el uso de nuevas tecnologías propias de la modernidad, mismas que facilitan la movilidad de capitales, productos y servicios que el fenómeno de la globalización demanda. Asimismo, se busca entender las condiciones históricas que facilitaron su llegada y la forma en que se fue extendiendo por el mundo ésta intrincada red de comercio mundial, lo que ha generado que los teóricos estudiosos del proceso manifiesten diferentes posturas: los que están a favor de la globalización, y los que están en contra; se presentan algunos argumentos que esgrimen las dos posturas encontradas.

Para definir primero los conceptos de Soberanía y Seguridad Nacional, se bosquejan las aportaciones de los teóricos clásicos de dichos conceptos y su visión dentro del contexto histórico que les toca vivir, la forma en que dichos conceptos han evolucionado a la par del Estado-nación y sobre todo la forma en que se enfrentan a las demandas de la globalización, específicamente al fin de la Guerra Fría, que marca el cambio fundamental de las nuevas relaciones internacionales, basadas principalmente en el comercio internacional, lo que generó la llegada de nuevos actores a la escena internacional y nuevos temas de negociación que serían integrados a las agendas de seguridad de cada Estado, haciendo a un lado la concepción clásica militarista de la seguridad nacional.

Para especificar el uso del espacio aéreo nacional, como elemento fundamental de análisis de la investigación, determinado en el Derecho Internacional Público, se revisan los principios de soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo y cómo inciden éstos en su política de seguridad nacional, a través de los convenios firmados por el gobierno mexicano y específicamente el Convenio de Chicago, que marca la regulación aérea internacional vigente.

El segundo capítulo, titulado: Conflicto de Mexicana de Aviación, se aboca directamente a examinar el conflicto de la Compañía Mexicana de Aviación, que como pretexto inicial del estudio nos conduce primero a describir la evolución de la aviación en nuestro país y muy particularmente la presencia de dicha compañía a lo largo de ésta historia, haciendo énfasis en los momentos más importantes y determinantes para el desarrollo de esta industria en nuestro país, los hechos históricos nacionales relacionados con la incipiente aviación mundial y las importantes aportaciones tecnológicas de nuestro país, así como los hombres que contribuyeron a engrandecer esta industria, la forma en que inició sus operaciones y las instituciones encargadas para su regulación. Se explora la participación de dicha empresa, como columna fundamental de la aviación nacional, su evolución y consolidación como empresa legítimamente precursora de toda una industria que contribuyó al crecimiento económico del país, y cómo a lo largo de su historia había sorteado varios intentos de desaparecerla, hasta llegar a la situación crítica en la que se encuentra hoy en día, por la suspensión de sus operaciones el 28 de agosto de 2010 y lo que eso significó para la aviación nacional, mostrando igualmente un panorama general de la situación del mercado nacional e internacional después del conflicto.

En el tercer capítulo, titulado: Presencia de nuevas aerolíneas extranjeras en el espacio aéreo nacional, se analiza y compara la situación que existía en el mercado de rutas internacionales, con base en las estadísticas de la Dirección General de la Aviación Civil (DGAC) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), antes y después del cese de operaciones de Mexicana de Aviación, para identificar las nuevas aerolíneas extranjeras que brindan el servicio y el crecimiento de las que ya operaban;

señalar, además, las repercusiones de la presencia de éstas aerolíneas y por lo cual se infiere una falta de apoyo a la aviación nacional, ya que las autoridades aeronáuticas de México mostraron poco interés a la aviación nacional al recurrir a las aerolíneas extranjeras para cubrir la demanda de asientos. También se examinan diversas situaciones que se presentaron en los mercados regionales propios de la aerolínea y que contribuyeron a una pérdida de presencia de las aerolíneas nacionales en el espacio aéreo internacional, como lo fue la degradación a categoría dos de la aviación mexicana por parte del gobierno de Estados Unidos, la cual prohibía que se incrementaran los vuelos de las aerolíneas nacionales hacia su territorio, lo que fue brillantemente aprovechado por sus aerolíneas y que significó que algunas de ellas salieran de los apuros económicos que tenían.

Finalmente, en el cuarto y último capítulo, titulado: Perspectivas de una nueva política de aviación en México, se analizan las diferentes perspectivas de una nueva política de aviación en México, que contempla desde la permanencia de la situación actual, basada en una política aeronáutica de simulación, donde se aparenta crecimiento de la industria, pero que en realidad solo hubo una sustitución de la más grande aerolínea mexicana por tres nuevos e improvisados negocios, discrecionalmente promovidos y posicionados en la industria aérea, hasta un cambio en la política hacia esta industria que impulse y apoye la aviación nacional como área estratégica de negocios internacionales, que necesariamente significa el regreso de Mexicana de Aviación, como la empresa aérea mexicana de mayor reconocimiento internacional, que posicionó a la aviación nacional en los primeros lugares en el mundo y que ahora esa industria es tratada como de tercera, sin reconocimiento internacional, pasando por el panorama más perjudicial para el país, como sería la apertura de los cielos, con la inminente pérdida de algunas de las libertades del aire y la consecuente desaparición de la industria aérea nacional de un Estado supuestamente soberano.

CAPÍTULO 1. SOBERANÍA Y SEGURIDAD NACIONAL DEL ESPACIO AÉREO EN LA GLOBALIZACIÓN

En este capítulo se examina la soberanía y la seguridad nacional como inicio del tema a desarrollar con el objetivo de centrar la tesis a partir de la teoría de la globalización, como hilo conductor de la investigación. Se hará un bosquejo de la propia teoría desde sus orígenes y su evolución así como la descripción de los conceptos y términos básicos necesarios para su comprensión, también se detalla a los principales organismos internacionales involucrados en el proceso de surgimiento e implementación de la globalización como nuevo sistema económico mundial, basado principalmente en las telecomunicaciones y el uso de nuevas tecnologías propias de la modernidad, mismas que facilitan la movilidad de capitales, productos y servicios que el fenómeno de la globalización demanda. Se dan a conocer los antecedentes y los medios que facilitaron su llegada y la forma en que se fue extendiendo por el mundo ésta intrincada red de comercio mundial. Se conocerán las diferentes posturas que el fenómeno ha generado entre los teóricos estudiosos del proceso, así como algunos argumentos que esgrimen las dos posturas encontradas, de los que están a favor de la globalización, y los que están en contra.

Una vez con ese conocimiento teórico se revisa la soberanía y la seguridad nacional, como elementos inherentes al proceso globalizador que impactan al Estado-nación, y en qué condiciones alcanzan la modernidad. Se hace referencia a sus antecedentes históricos, específicamente el fin de la Guerra Fría, donde se marca el cambio fundamental de las nuevas relaciones internacionales. Partiendo desde la visión de sus teóricos se analiza su evolución y su forma de adaptación a las nuevas demandas que la globalización impone.

La soberanía y la aportación teórica de los estudiosos, su razón de ser como atributo del Estado-nación y la forma de enfrentarse a la globalización. Se analizan las diferentes posturas para tratar de vislumbrar hasta qué punto la soberanía se encuentra amenazada o sólo está evolucionando para adaptarse a los nuevos tiempos.

En lo que se refiere a la seguridad nacional, se identifica a los diferentes actores que aparecieron con el fenómeno de la globalización y que vinieron a cambiar la concepción clásica militarista de la seguridad nacional del Estado-nación y la protección de su territorio de las amenazas bélicas, se deja de ver al Estado como único actor-objeto de seguridad y también se reconoce la diversidad de temas que tienen que ver con la seguridad, se desglosan los diferentes tipos de seguridad que en algunos casos distan mucho de la concepción clásica.

Para finalizar el capítulo, se bosquejan los principios de soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo y como inciden en su política de seguridad nacional, se hace un esbozo del surgimiento de la regulación aérea determinada por el desarrollo de la aviación y los organismos encargados para ello, principalmente la Convención de Chicago de 1944, también se describen las bases jurídicas y las herramientas del Derecho Internacional Público para ejercer su soberanía y seguridad nacional en el contexto de las nuevas relaciones internacionales con la globalización como modelo económico predominante y en un mundo interdependiente sin perder de vista que la soberanía y la seguridad no se vean vulneradas aún en la globalización y sus políticas demandantes.

1.1. Teoría de la globalización

Para poder entender lo que sucede actualmente no sólo en la aviación sino en general en todos los órdenes de nuestra vida, se deben considerar los orígenes de los procesos económicos que rigen actualmente la vida de las naciones y sus ciudadanos, y que va desde sus políticas económicas hasta las sociales, pasando obviamente por sus regulaciones jurídicas y en general en la toma de decisiones políticas. Esto nos lleva necesariamente a explicar el fenómeno de la globalización como un proceso continuo y dinámico basado principalmente en las innovaciones tecnológicas que han acercado a todos los seres humanos sin importar su condición.

La globalización, como rasgo fundamental de las relaciones internacionales, tiene novedosos mecanismos de operación y también conceptos y términos que es preciso aclarar y conocer su comportamiento en este proceso antes de cualquier análisis, así que empezaremos por definirlos:

Comercio Internacional: Es el intercambio comercial entre naciones que determina la balanza de pagos de un país y para que se considere una economía sana debe haber un equilibrio entre las importaciones y exportaciones. Aumentó del 33% al 37% en la década de 1990 al 2001 en los países desarrollados, según datos del Banco Mundial y pasó del 33.8% al 48.9% en los países en desarrollo.¹

IED o Inversión Extranjera Directa: Como su nombre lo indica, es el capital extranjero invertido en un país, para generar riqueza por medio de la producción de bienes o servicios y en general toda clase de negocios y que en las últimas dos décadas se ha duplicado, según informes del Banco Mundial, convirtiéndose en la principal forma de ingreso en los países en desarrollo.²

¹ Banco Mundial. "Qué es la globalización", Abril 2000, en <http://www.bancomundial.org/temas/globalizacion/cuestiones1.htm>, consultada el 19 de enero de 2013.

² *Idem*.

Flujos del Mercado de Capital o Flujos Financieros: Es la movilidad de Capital o recursos monetarios entre países aplicados a la producción y generación de riquezas y que han sido determinantes en el crecimiento económico de los llamados países de mercados emergentes. Si bien los movimientos de capital siempre han estado presentes principalmente como créditos o préstamos internacionales (pero con el Estado como intermediario o como ente regulador de las transacciones entre países) fueron desplazados por la IED como herramienta fundamental de la globalización y sus condiciones para la inversión son la desregulación de los mercados, la liberalización del comercio y una mayor presencia de las empresas transnacionales.³

Tecnologías de Información y Comunicaciones (TIC'S): Son en general todas las innovaciones tecnológicas en Información y principalmente telecomunicaciones que han venido a revolucionar de forma vertiginosa toda la interacción humana de manera global.

También es necesario conocer las instituciones que respaldan todo este movimiento de bienes, productos y servicios y que son inherentes a la globalización y que algunas de ellas surgieron en el proceso de la globalización, como son:

Banco Mundial (BM): Es la institución bancaria que surgió como respaldo financiero mundial para brindar seguridad al movimiento de capitales. Tiene su sede en Washington y fue fundado en 1944; es un organismo especializado de la ONU y se originó en las negociaciones del sistema financiero de Bretton Woods. Su misión es combatir la pobreza suministrando recursos tanto a los sectores públicos como a los privados; y promueve las reformas necesarias para crear un sistema económico propicio para las inversiones que conduzcan a un crecimiento económico estable de los países en desarrollo fortaleciendo sus gobiernos e instituciones.⁴

³ FMI. "La globalización: ¿Amenaza u oportunidad?", Abril 2000, en <http://www.imf.org/external/np/exr/ib/2000/esl/041200s.htm>, consultada el 31 de enero de 2013.

⁴ Banco Mundial. "¿Qué es el Banco Mundial?", en <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/BANCOMUNDIAL/EXTSPPAISES/LACINSPANISHEXT/EXTLACREGTOPE>

Fondo Monetario Internacional (FMI): Es el organismo de cooperación entre los países y al que se ingresa de manera voluntaria; promueve principalmente la estabilidad cambiaria y ayuda a sus miembros con recursos financieros para estabilizar sus economías y corregir problemas en su balanza de pagos por errores cometidos y bajo las condiciones que el mismo FMI les imponga. Al igual que el Banco Mundial, es un organismo especializado de la ONU y surgió en 1945.

Organización Mundial de Comercio (OMC): En sus inicios se llamaba GATT (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio) y surgió en 1947, pero en la famosa “Ronda Uruguay” de 1975, se aprobó una declaración con la que se iniciaron las negociaciones comerciales multilaterales con mayor diversidad por primera vez en la historia, pues ampliaba los acuerdos del nuevo comercio internacional; en 1995 cambió sus siglas y se convirtió en OMC y actualmente es el principal organismo de negociaciones comerciales, ya que define y regula el comercio internacional. No forma parte de la ONU y funciona en base a los acuerdos negociados y firmados por la mayoría de los países; su objetivo es promover y brindar todas las facilidades al comercio internacional.⁵

Corte Penal Internacional: Es la institución jurídica más importante a nivel mundial, es un tribunal de justicia internacional de carácter permanente encargado de perseguir y castigar los más graves crímenes cometidos por individuos en contra del Derecho Internacional. Constituyó un avance decisivo en el proceso globalizador para el respeto de los derechos humanos, pues la Corte investigará y juzgará los delitos cuando las autoridades nacionales encargadas no tengan la capacidad o la voluntad para hacerlo; no forma parte de la ONU pero trabaja estrechamente con ella, se creó en 1998 y entró en vigor en 2002. Tiene su sede en la ciudad de La Haya, en los Países Bajos.⁶

DUINSPA/0,,contentMDK:20405715~pagePK:146736~piPK:226340~theSitePK:703332,00.html, consultada el 20 de febrero de 2013.

⁵ Fondo Monetario Internacional. “El FMI y la Organización Mundial de Comercio”, 21 de agosto de 2012, en <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/spa/imfwtos.htm>, consultada el 20 de febrero de 2013.

⁶ Naciones Unidas. “Corte Penal Internacional”, Centro de Información, en <http://www.cinu.org.mx/temas/Derint/cpi.htm>, consultada el 20 de febrero de 2013.

Con una visión general de los mecanismos básicos de operación de la globalización, se intentará definir la globalización aunque no existe una definición clara, exacta y aceptada de manera generalizada sobre la globalización, incluso las instituciones que surgieron precisamente para regular su operación no la tienen, o al menos no la dan a conocer como tal, y tampoco la hay en lo que respecta a los teóricos o estudiosos del tema, pero todos coinciden más o menos en los mismos términos en que:

La "globalización" económica es un proceso histórico, el resultado de la innovación humana y el progreso tecnológico. Se refiere a la creciente integración de las economías de todo el mundo, especialmente a través del comercio y los flujos financieros. En algunos casos este término hace alusión al desplazamiento de personas (mano de obra) y la transferencia de conocimientos (tecnología) a través de las fronteras internacionales. La globalización abarca además aspectos culturales, políticos y ambientales más amplios que no se analizan en esta nota.

En su aspecto más básico la globalización no encierra ningún misterio. El uso de este término se utiliza comúnmente desde los años ochenta, es decir, desde que los adelantos tecnológicos han facilitado y acelerado las transacciones internacionales comerciales y financieras. Se refiere a la prolongación más allá de las fronteras nacionales de las mismas fuerzas del mercado que durante siglos han operado a todos los niveles de la actividad económica humana: en los mercados rurales, las industrias urbanas o los centros financieros.⁷

Como proceso histórico a medida que avanza va cambiando, adquiriendo e involucrando nuevas facetas del desarrollo humano, principalmente todo lo relacionado con los avances tecnológicos pero lo fundamental es la economía.

La globalización no es un fenómeno nuevo, pues en toda la historia de la humanidad los diferentes pueblos y naciones se han relacionado de manera comercial, abriendo rutas ya sea por tierra o marítimas.⁸ Hay estudiosos del tema que ubican su origen en el descubrimiento de América en 1492, con la conquista y colonización del nuevo mundo.⁹

Pero sí la humanidad ha tenido relaciones comerciales desde épocas remotas, entonces sus orígenes van más allá, como por ejemplo la famosa ruta de la seda que

⁷ Fondo Monetario Internacional. "La globalización: ¿amenaza u oportunidad?", *op.cit.*

⁸ Banco Mundial. "Qué es la globalización", *op.cit.*

⁹ González Ulloa Aguirre, Pablo Armando. "El Estado y la globalización ante la nueva crisis internacional", en *Política y cultura*. México, otoño 2010, núm. 34, P. 90, en <http://scielo.unam.mx/pdf/polcul/n34/n34a5.pdf>, consultada el 20 de julio de 2012.

conectaba Asia con Europa, y que ya se presentaba como una extraordinaria red de rutas comerciales a lo largo de Asia central hasta China, pasando por el mar mediterráneo hacia Constantinopla hoy Turquía de ahí a Siria, Persia, India y finalmente China, y que no sólo comerciaban seda sino un sin fin de productos, aunque la seda era el artículo más codiciado. De ahí que a este intercambio comercial se le llamara la ruta de la seda, con el tiempo se fue diversificando con artículos como: metales, vidrio, piedras preciosas, marfil, laca, y algo muy importante, las especias, que vinieron a ser parte fundamental del comercio de esta región del mundo, aun en nuestra época y cuando la misma seda perdió interés.

También debemos citar el auge comercial en la edad media con los célebres viajes de Marco Polo, con los que no sólo hubo intercambio comercial sino que se afianzó una relación más amplia entre oriente y occidente, pues se profundizó principalmente en el aspecto cultural, ya que por ella circulaban grandes caravanas que no sólo llevaban mercaderes sino toda clase de personas interesadas en el viaje y con ellos nuevas ideas, idiomas, religiones, costumbres, enfermedades, plagas, etc.

El descubrimiento de América hizo que estas rutas perdieran interés, aunque no del todo pues el intercambio comercial siguió, ya no con la misma intensidad ni como interés único, pues a finales del siglo XV, Europa volteó su mirada hacia el nuevo continente y comenzó una nueva ruta comercial mundial entre América y Europa, y toda una etapa en la Historia llamada mercantilismo, que a través de los siglos se fue incrementando y diversificando en productos originarios de la región conforme fueron conquistando y descubriendo territorios, con sus inmensas riquezas naturales y que llevo a generar grandes imperios europeos. Aquí no se debemos olvidar una de las etapas más tristes y trágicas del comercio mundial, como lo fue el tráfico de esclavos africanos principalmente hacia América, la destrucción de las culturas originarias del nuevo continente y desde luego la voracidad del saqueo del que fueron víctimas las poblaciones de la América precolombina.

Así permaneció el comercio mundial hasta llegar a finales del siglo XIX, donde alcanzó su máxima capitalización y donde se dice que los niveles de comercio alcanzados son muy similares a los actuales.¹⁰

Este proceso histórico se vio interrumpido por el inicio de la Primera Guerra Mundial, en el que la inestabilidad mundial impedía el auge comercial pero no se redujo del todo, el comercio se dio en esta época en la medida en que la creciente pugna entre los países hoy desarrollados lo permitían, de acuerdo a su conveniencia, necesidades e intereses. Después le siguió el periodo de entre guerras, en el cual los países aparentemente dejaron de tener interés en el comercio mundial y cerraron sus economías, surgiendo el proteccionismo de Estado y un control de los capitales, según datos del FMI el ingreso per cápita se redujo a menos del 1% entre 1913 y 1950.¹¹

Se da prioridad a políticas económicas de crecimiento interno y el estado de bienestar, los países adoptan en su mayoría las teorías del Keynesianismo en la que el Estado por un lado tiene la obligación del buen funcionamiento de la economía, asegurando la prosperidad de la población y por otro lado evitar los ciclos de crecimiento y recesión.

La Segunda Guerra Mundial nuevamente frenó el comercio internacional, y lo redujo a las necesidades básicas de la población, como era sólo el comercio de alimentos por un lado, y por el otro el de armamentos. Con esta guerra, las grandes potencias estaban definiendo el futuro de las relaciones internacionales, y los países vencedores serían los encargados de sentar las bases de la nueva organización mundial, en la que la principal aportación sería la creación de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), como el organismo mundial más importante para el entendimiento entre las naciones por medio de la diplomacia.¹²

¹⁰ Globalization101. "Qué es la globalización", The State University of New York, en <http://www.globalization101.org/es/que-es-la-globalizacion/>, consultada el 30 de enero de 2013.

¹¹ Fondo Monetario Internacional. "La globalización: ¿amenaza u oportunidad?", *op.cit.*

¹² González Ulloa Aguirre, Pablo Armando, *op.cit.*, p. 99.

Es hasta el fin de la guerra fría, cuando surge la globalización tal y como la conocemos hoy en día, aunque el término se empezó a usar hasta la década de los 80's.¹³ Es en la Posguerra Fría, cuando el mundo vuelve a vivir las condiciones de estabilidad necesarias para el comercio, y la etapa que los estudiosos han dado en llamar el surgimiento de la globalización, aunque también se asocia su surgimiento a hechos ligados al progreso tecnológico, como la aparición del internet, la creación del chip o la llegada del hombre a la luna, con la primera transmisión mundial vía satélite.

Pero lo que determinó e impulsó el auge comercial en la segunda mitad del siglo XX, fue la desaparición de la URSS, y con ello todo el bloque socialista que encabezaba; a la par, los países desarrollados ya habían establecido relaciones comerciales con varios países asiáticos, y China en la década de los 70's lleva a cabo reformas en su economía y modos de producción con miras a un crecimiento a largo plazo, esas mismas reformas sólo con pequeñas particularidades las haría la India y los resultados de ambos países lo podemos ver hoy al ser estos dos países de las llamadas economías emergentes.¹⁴

El proceso en sí de surgimiento, implantación y asentamiento del fenómeno de la globalización, se ha caracterizado por la inmediatez en todas sus etapas y si bien el mundo ha mantenido relaciones comerciales desde tiempos remotos nunca se habían dado con la rapidez y la integración con la que se hace hoy en día, todo esto debido al desarrollo tecnológico, sobre todo en las telecomunicaciones, que permite la integración de los mercados financieros de manera global y al instante, los mercados pasan de ser locales a internacionales con mucha facilidad, los avances en las TIC's fueron las que hicieron caer las fronteras virtuales de todos los países, aunado al auge comercial que prácticamente invadió la vida de los seres humanos con mercancías y tecnología que abarcan toda su forma de vida y de la cual no pueden escapar ni las poblaciones más alejadas y atrasadas del planeta, es precisamente por eso que se acuñó el término globalización, pues involucra a todo el mundo esta nueva forma de vida, ya que una

¹³ Fondo Monetario Internacional. "La globalización: ¿amenaza u oportunidad?", *op.cit.*

¹⁴ Banco Mundial. "Qué es la globalización", *op.cit.*

mercancía o producto que se vende en un determinado país pasó por un proceso de fabricación, mercadeo y transportación que involucró a varios países antes de llegar al consumidor final, eso sin contar el financiamiento de la producción, hoy en día hay una interdependencia global.¹⁵

La actividad económica del mundo fue aumentando paulatinamente conforme nuevas economías de diversos países se iban incorporando al mercado global, nuevas relaciones económicas principalmente, se iban dando entre personas de diferentes países, dice el BM que en la última década del siglo XX el comercio mundial aumentó considerablemente y con mayor crecimiento en los países en desarrollo; también dice que la IED se ha duplicado en las últimas dos décadas, Asia es la región más favorecida. Los países en desarrollo recibieron aproximadamente la cuarta parte de los flujos de IED en 2001 como promedio. Actualmente, ésta es la principal forma de ingreso de capitales en los países en desarrollo. También los flujos del mercado de capitales se han incrementado en los países de mercados emergentes.¹⁶

Estos países abrieron sus economías y se fueron incorporando al mercado mundial, que a su vez iba generando las condiciones y la confianza en los mercados. El rasgo más sobresaliente aquí, una vez que se generó confianza, fue la apertura de la URSS y varios países con economías socialistas, que dejan de lado la política de control del Estado en las finanzas para incorporar su mercado muy cuidadosamente con medidas económicas hacia el exterior, con el intercambio comercial con otros países y no sólo entre economías socialistas; esas mismas medidas fueron hechas por China más tarde, así como otras naciones en todo el mundo fueron integrándose.¹⁷

Los novedosos mecanismos de producción fueron respaldados por tecnologías propias para la movilización rápida de productos, coordinando operaciones al mismo tiempo en varios países. Uno de los hechos fundamentales en el proceso de globalización, fue el fortalecimiento de las empresas multinacionales o transnacionales como actores

¹⁵ Ianni, Octavio. *Teorías de la globalización*. México, D.F., Siglo XXI Editores, S.A. de C.V., 1998, pp. 3-4.

¹⁶ Banco Mundial. "Qué es la globalización", *op.cit.*

¹⁷ *Idem.*

principales, que se convierten en el eje de la movilización de toda la producción y es una de las diferencias más importantes con el comercio internacional que se hacía antes, donde el Estado-nación era el encargado y quien regulaba el comercio; ahora son estas empresas las que producen, venden, regulan y transportan la mercancía, haciendo a un lado al Estado; es la primacía de la economía sobre la política: “La globalización económica está provocando la desnacionalización de las economías mediante el establecimiento de redes transnacionales de producción, comercio y finanzas. En esta economía sin fronteras, los gobiernos nacionales se están convirtiendo en poco más que correas de transmisión de las fuerzas del mercado global.”¹⁸

Otro rasgo fundamental de la globalización es la libre circulación de los capitales, donde las comunicaciones juegan un papel muy importante, ya que sin esos avances la globalización no hubiera sido posible, en virtud de que demanda tiempos cortos para el buen funcionamiento de esa red transnacional de producción, comercio y finanzas; todo dirigido hacia una nueva sociedad de consumo a nivel mundial.¹⁹ Esta nueva sociedad necesariamente se vio impactada en su cultura, ideología, política, economía, etc.

En el proceso de implantación de la globalización, hay algunos hechos que son determinantes, y los países que primero experimentaron esta nueva economía de mercado fueron EEUU e Inglaterra, que como países desarrollados, vieron la necesidad de implementar nuevas medidas económicas para tratar de revitalizar la economía mundial, incorporando a muchos países e este proceso surgido en sus sistemas, ya que si algo caracteriza a la globalización es la apertura económica propia del capitalismo.²⁰ A grado tal, que con la caída del muro de Berlín en 1989, y con lo que se declaró el fin del comunismo y el gran triunfo del capitalismo, se auguraba un promisorio futuro a la globalización.

¹⁸ Cobino, Marco. “Estado-nación y soberanía: entre el declive y la transformación”, en *Trabajos y ensayos*. enero de 2006, Número 3, p.7, en <http://www.dipriihd.ehu.es/revistadoctorado/n3/Cobino.pdf>, consultada el 20 de julio de 2012.

¹⁹ González Ulloa Aguirre, Pablo Armando, *op.cit.*, p. 90.

²⁰ *Ibidem*, p. 95.

Se sientan las bases ideológicas inspiradas en teóricos economistas de estos países y es precisamente en 1989 cuando el economista de Estados Unidos, John Williamson presentó un documento que muchos consideran los principios de la globalización: el llamado “Consenso de Washington”, donde incluía las demandas o propuestas de los grupos económicos que tenían su sede ahí.²¹ Es importante señalar, que es en ese tiempo, surgen las instituciones encargadas de impulsar el proceso de la globalización como es la OMC, OCDE y se afianzan organismos como el BM y el FMI, todos ellos organismos económicos controlados por los países desarrollados, principalmente Estados Unidos.

En todo este proceso de integración de las economías a nivel mundial, hubo crisis que determinaron el camino a seguir en el futuro; y para tratar de evitar que otros países cayeran en los mismos errores conforme se iban incorporando, aunque cada país tiene un particular comportamiento de su economía, la experiencia que arrojaron estas crisis sirvieron para contrarrestar sus efectos. La primera crisis se dio en México en 1994-95 y se le llamó “Efecto Tequila”, y los efectos que generó fueron a escala mundial, ya que en un mundo globalizado todo lo que suceda en un país en materia económica, repercute necesariamente en el resto de las economías, a esta crisis le siguió la gran crisis de los países asiáticos en 1995-97 a la que se le llamó “Efecto Dragón”, después siguió una crisis en Rusia en 1998 a la cual llamaron “Efecto Vodka”, le siguió otra en Brasil en 1998-99 y se le llamó “Efecto Samba” y finalmente la crisis en Argentina en 2001-02 que llamaron “Efecto Tango”. Todas estas crisis son generadas por las debilidades de los sistemas para controlar los flujos de capitales propios de la globalización.²²

Otro hecho relevante en el proceso de la globalización, es que al incrementarse las relaciones económicas entre los países, surgió la necesidad de una regulación jurídica que respaldara este proceso por todas las relaciones humanas que implica, y de la cual

²¹ Martínez Rangel, Rubí y Ernesto Soto Reyes G. “El Consenso de Washington: la instauración de las políticas neoliberales en América Latina”, México, D.F., Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, 2012, en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0188-77422012000100003&script=sci_arttext, consultada el 31 de marzo de 2013.

²² Fondo Monetario Internacional. “La globalización: ¿amenaza u oportunidad?”, *op.cit.*

se desprendió a la par el reconocimiento de los derechos humanos fundamentales, a nivel mundial, con la creación de la Corte Penal Internacional.

El ingreso de China a la OMC, en 2001, es algo que también se debe resaltar en el proceso de la globalización, ya que ahí se vislumbra la pujanza económica del país asiático, con sus nuevas medidas económicas a largo plazo, de capitalismo de mercado con bases socialistas, que conjugaban exitosamente su experiencia económica y la lanzaría como la gran economía emergente de nuestros días y dándole una nueva faceta a la globalización.

Uno de los impactos que tuvieron algunos países, fueron las modificaciones que hicieron a sus procedimientos nacionales, para adecuarse a los cambios que la nueva economía mundial estaba demandando para poder integrarlos y que muchas veces iban en contra de sus principios constitucionales y ocasionaba riesgos a su economía²³, pues demandaban menos intervención del Estado en la economía, liberación del mercado, nada de medidas estatizantes, ni control estatal, el liberalismo económico llevado al extremo, a tal grado que se le conoció como “neoliberalismo”.

Demandaban todas las condiciones favorables a los capitales con sus empresas transnacionales, que quedaban en libertad de trasladarse a otro país si sus demandas no eran cumplidas, a las que algunos países, por ejemplo México, les brindaron todas las facilidades.²⁴ Este tipo de capitales conocidos como de alto riesgo, son los que provocaron las crisis más severas que el proceso globalizador ha vivido, debido a errores cometidos, ya sea por falta de supervisión de los centros financieros o falta de información en los países afectados. Los argumentos de los inversionistas prosperaron, e hicieron que los países industrializados generaran una riqueza, que rápidamente trasladaron como inversionistas a los países más atrasados en lo que se conoció como

²³ González Ulloa Aguirre, Pablo Armando, *op.cit.*, p. 91.

²⁴ Patiño Manffer, Ruperto. “El Estado soberano y la globalidad”, México, D.F. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, pp. 305-306, en <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2873/16.pdf>, consultada el 23 de julio 2012.

la fase de expansión de la globalización, y esto provocó que el crecimiento no fuera equitativo de tal forma que se abrió una brecha entre países ricos y países pobres.²⁵

La globalización también impactó las relaciones humanas, y se dejó sentir principalmente a través de la interconexión virtual, que produjo un activismo cibernético, con el uso cada vez más popularizado del internet, con toda la información requerida en un instante, prácticamente todo el mundo.

Por otro lado, la globalización ha generado posturas encontradas, pues hay quienes ven el proceso como algo totalmente positivo para la humanidad, y los que opinan que no todo el proceso globalizador es bueno para los seres humanos, sobre todo en el aspecto social. Los que defienden la globalización como único camino para el mundo dicen que es un proceso imparable e inacabable, que avanza vertiginosamente y que favorece el desarrollo económico en mayor medida para los países más atrasados.²⁶

Los que argumentan a favor de la globalización afirman que actualmente es mayor el riesgo para los países que se aíslan, que para los que abren sus mercados y economías al proceso de la globalización, afirman que las estadísticas indican que mientras más se abre a la inversión y al comercio internacional un país, mayor es su crecimiento en comparación con los países que no llevan a cabo las medidas económicas necesarias para su integración al mercado mundial, señalan que en los países que sí abrieron sus economías, bajaron los índices de pobreza, insalubridad, analfabetismo, que su población de bajos recursos tuvo más acceso a la adquisición de aparatos eléctricos como radio, televisión, refrigerador, estufa, horno, etc. Y que en general se contribuyó al mejoramiento del bienestar humano y que prueba de ello son las estadísticas de los organismos internacionales encargados de dar seguimiento al proceso.²⁷

²⁵ Fondo Monetario Internacional. "La globalización: ¿amenaza u oportunidad?", *op.cit.*

²⁶ Globalization101, *op.cit.*

²⁷ Fondo Monetario Internacional. "La globalización: ¿amenaza u oportunidad?", *op.cit.*

La cultura de esos pueblos se expandió al interrelacionarse esas culturas locales con la cultura global, -incluso hay un autor que creó el término “Aldea Global”-, que se da con la conectividad humana en las telecomunicaciones y los transportes globalizados, facilitando el uso de las TIC’s y una mayor circulación de las personas, con su cultura y que esto conduce a una sociedad nueva globalizada, con una cultura común, cosmopolita.²⁸

En general quienes están a favor argumentan grandes beneficios, y que así los países atrasados tendrán un desarrollo que les permitirá una mejor calidad de vida; Aunque hacen algunas recomendaciones: Primero dicen que los países en desarrollo, deben ser cautelosos con los flujos financieros y con el mercado de capitales de alto riesgo, también recomiendan que aunado al crecimiento económico, debe darse la creación de instituciones políticas que vigilen el comportamiento de su economía, para que reduzcan los riesgos de una crisis y a la vez que brinde apoyo a sus ciudadanos.²⁹

Por el contrario, quienes están en contra, hacen severas críticas, aunque siempre son tachados de populistas, tercermundistas, nacionalistas, etc. Estos dicen que los países desarrollados, y quienes impulsan y promueven en su mayoría la globalización, aplican a su conveniencia las políticas y medidas económicas, ya que siguen siendo altamente proteccionistas en áreas estratégicas de su economía principalmente lo que tiene que ver con la estabilidad social.³⁰

Afirman que dichos países manejan mañosamente las estadísticas de combate a la pobreza, dicen que los beneficios de ninguna manera han sido igualitarios en todo el proceso, ya que en las distintas etapas, o fases de implementación de la globalización, siempre han sido los países industrializados los que llevan ventaja, pues a ellos el proceso globalizador los alcanzó con economías e infraestructura industrializada, como la división de la economía mundial que cita Octavio Ianni, de áreas centrales,

²⁸ Ianni, Octavio, *op.cit.*, pp. 30-31.

²⁹ Fondo Monetario Internacional. “La globalización: ¿amenaza u oportunidad?”, *op.cit.*

³⁰ CETIM. “El derecho al desarrollo en un mundo globalizado”, 2004, Ginebra, Suiza, Centro Europa- Tercer Mundo, en <http://www.cetim.ch/es/interventions/218/el-derecho-al-desarrollo-en-un-mundo-globalizado>, consultada el 31 de enero de 2013.

beneficiarias de la acumulación del capital y áreas periféricas, en constante desventaja por el proceso de intercambio desigual.³¹ Economías que pasaron de un firme sistema capitalista a la globalización mientras que a otros países les llegó estando en condiciones de atraso tal, que se habla incluso que pasaron del feudalismo a la globalización. Pues se comerciaban productos manufacturados que los países subdesarrollados no producían, además de que los países desarrollados no abrieron sus fronteras a sus productos, en su mayoría primarios, no contaban con infraestructura industrial para competir además imponían barreras y trato preferencial a su conveniencia, lo que generó un ingreso desigual y sólo pasados unos años y por medio de una serie de negociaciones, se logró superar esta situación, en la célebre “Ronda de Uruguay”³², de la OMC, donde los países subdesarrollados salieron con algunas ventajas en el comercio mundial, cabe decir que otra de las críticas más fuertes es que las instituciones u organismos que regulan el proceso de la globalización, estuvieron regidas mucho tiempo directamente por los países desarrollados, lo que dejaba en completa indefensión a los países subdesarrollados. En esa primera etapa se generó una gran riqueza ya que el comercio creció de manera exponencial generando la brecha entre países pobres y países ricos.

Los críticos de la globalización hacen hincapié en la especulación financiera que llevó a generar las famosas crisis, y que el costo final recayó sobre los ciudadanos de los países subdesarrollados, de ninguna manera recayó en los capitales especulativos, que ni en los periodos de crisis ni en ciclos de auge o depresión pierden, a final de cuentas siempre los países subdesarrollados llevan la de perder.

Otra crítica muy común, es el desgaste al que se somete a los Estados-nación³³, pues la globalización impone medidas económicas, y de otro tipo también a través de los organismos encargados como son: El BM, el FMI, etc. a los países subdesarrollados, como la privatización de sectores estratégicos y de empresas paraestatales,

³¹ Ianni, Octavio, *op.cit.*, p. 16.

³² OMC. “La Ronda Uruguay”, 2013, en http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact5_s.htm, consultada el 11 de marzo de 2013.

³³ González Ulloa Aguirre, Pablo Armando, *op.cit.*, pp. 92-93.

explotación de sus riquezas naturales en aras del crecimiento, trabajos con bajos salarios, beneficiar a las empresas transnacionales a expensas de las empresas locales, neutralizar sindicatos, desproteger áreas de desarrollo social como la educación y la cultura, no incentivar nacionalismos, promover fugas de cerebros y lo más importante darle auge y promover el consumismo junto con el individualismo, restándole interés a los valores colectivistas, acabar con las tradiciones que promueven el apego a lo colectivo.³⁴

Los críticos de la globalización ven un serio problema, en que se dé auge a una cultura globalizada, ya que dicen se corre el riesgo de occidentalizar al mundo, pues son las potencias económicas las que rigen en materia cultural, imponiendo sus estilos de vida con sus formas de vestir, hablar, divertirse, comer, así como el uso de productos de consumo en general, con determinadas marcas, música, cine, medios de comunicación, imágenes, eventos masivos mundiales, etc. Debido al uso de las telecomunicaciones, la difusión de esta cultura se da con mucha facilidad, promoviendo una pérdida de identidad y un proceso homogeneizador global.

Finalmente hay una crítica muy dura, que dice que la disminución de la tasa de pobreza que los partidarios de la globalización tanto gustan en citar, se debe en buena parte a la pérdida de ingresos de las clases asalariadas de los países industrializados y de América Latina, reduciéndoles al máximo sus sistemas de seguridad, salud, pensiones, jubilaciones y en general prestaciones sociales de las que gozaban, vale recalcar aquí, que esta sería la primera liga o cita importante con el conflicto de la Compañía Mexicana de Aviación, pues uno de los principales argumentos de los dueños de la empresa y medios afines, dicen, son los supuestos altos salarios de sus empleados.

Esas mismas voces críticas de la globalización, dicen que el objetivo principal para bajar los índices de pobreza fueron los que los capitales llaman “los privilegiados”, o sea, la clase media, que desde su punto de vista generaba una riqueza y un ascenso

³⁴ CETIM. “Observaciones al informe de John Ruggie sobre las empresas transnacionales”, 2007, Ginebra, Suiza, Centro Europa- Tercer Mundo, en <http://www.cetim.ch/es/interventions/281/observaciones-al-informe-de-john-ruggie-sobre-las-empresas-transnacionales>, consultada el 11 de marzo de 2013.

social creciente que era preciso detener, mediante la reducción a sus salarios y prestaciones, además que de esa manera combatían el creciente fenómeno de la pobreza, eso estrechó la relación entre pobres y ricos y los convirtió en aliados, no son los grandes capitales los que están financiando los programas de combate a la pobreza, son las clases medias, o mejor aún, los países pobres están financiando a los países ricos para que hagan sus inversiones en los países subdesarrollados que les generarán ganancias y abatirán la pobreza.³⁵

³⁵ CETIM. “La lucha contra la pobreza y los derechos humanos”, junio 2012, Ginebra, Suiza, Centro Europa- Tercer Mundo, en http://www.cetim.ch/es/documents/cuaderno_11.pdf, consultada el 11 de marzo de 2013.

1.2. Soberanía nacional en la globalización

Como fue bosquejado en el proceso histórico de surgimiento e implantación de la globalización y su auge a partir de la caída del muro de Berlín, todo se basa en las relaciones comerciales, donde el Estado-nación, a lo largo de este proceso, va cambiando, interactuando, modificando y, en algunos casos, nulificando su participación, lo que viene a cuestionar su permanencia y, lo más importante, su soberanía, entendida como el derecho legítimo de la dominación de su territorio con plena autonomía; la interdependencia de las naciones en la globalización hace que todas las naciones sin excepción, en mayor o menor medida, restrinjan su soberanía. Cabe señalar que, entre más poderosa sea una nación, mayor será su grado de autonomía para actuar dentro de su territorio.

Esta es una de las grandes diferencias de la globalización con los procesos mercantiles o etapas históricas anteriores a ella, como el mercantilismo, el colonialismo y el capitalismo, ya que en todos esos casos, al ser el Estado-nación el actor fundamental, su soberanía era plena y las relaciones internacionales privilegiaban la política y la diplomacia antes que el comercio.

Definitivamente, el concepto de soberanía ha evolucionado y, lo más seguro, es que seguirá evolucionando, para adaptarse a las circunstancias. El concepto clásico de soberanía fue concebido desde lo interno del Estado y aparece en el siglo XII, con los feudos y reinos de la Edad Media, donde el rey o señor feudal detentaba el poder con plena soberanía; pero sería hasta después del Tratado de la paz de Westfalia en 1648, que surge el ordenamiento jurídico internacional y se reconoce al Estado moderno, con plenos poderes reglamentados en el Derecho Internacional Público, donde el Estado es la pieza fundamental, con sus atributos de Territorio y Soberanía. A partir de esto, quedan claras y bien fijadas las fronteras de un territorio, donde quedó perfectamente establecido el espacio físico donde el Estado ejerce su soberanía –esto es, su jurisdicción-, normando la vida interna de sus ciudadanos y dándole seguridad a su población.

De ahí le siguieron las etapas evolutivas de definición, crecimiento, fundamentación y consolidación, hasta llegar a su más amplio desarrollo, que se produjo en el siglo XX, y se da a consecuencia del término de los grandes imperios.

El concepto de soberanía evolucionó a la par del Estado-nación y, en la actualidad, existen diferentes posturas en cuanto al análisis de la soberanía de los Estados; y las hay desde la que asegura que, en un futuro, ya no se hablará de soberanía, pues tiende a desaparecer; y los que opinan que de ninguna manera va a desaparecer, sino sólo se transformará y cambiará, para adaptarse a los nuevos retos de la globalización; o aún también quienes afirman que, aunque parezca que la globalización arrincona al Estado a un papel sólo de observador, éste deberá emerger con más vigencia que nunca con plena soberanía, pues la experiencia en esta etapa de la globalización indica que cuando nada controla al mercado, se vive una anarquía, sin entidades fuertes que lo regulen, como sería el Estado, pues es autodestructivo; incluso hay quien afirma que el Estado-nación sigue siendo el actor principal, aunque reconocen actores no estatales en el ámbito económico, tanto interno como internacional.³⁶

En la globalización las relaciones entre las naciones evidentemente son asimétricas, ya que el poder de una nación depende de su riqueza, lo que determina también su grado de autonomía para actuar.³⁷

Los teóricos de la soberanía dejan ver, a través de sus conceptos, la influencia del contexto histórico que estaban viviendo cuando la definieron. Así por ejemplo, para Jean Bodín (1530-1596), influenciado por la escolástica medieval y por las guerras entre calvinistas y católicos en la Francia del siglo XVI, Dios es el fundamento de la razón humana y de la naturaleza humana; y luego los hombres se ponen de acuerdo para buscar una autoridad. Dice que: “La soberanía es un poder absoluto y perpetuo, limitado únicamente por las restricciones de los gobernantes”; y si se trata de un Estado

³⁶ González Ulloa Aguirre, Pablo Armando, *op.cit.*, pp. 93-94.

³⁷ Cobino, Marco, *op.cit.*, p. 5.

democrático, la soberanía es del pueblo; pero si hablamos de un Estado monárquico, la soberanía recae en el monarca.³⁸

Más adelante, Johannes Althusius (1557-1638), influenciado por la Guerra de los Ochenta Años entre España y Francia, define soberanía como: “Un derecho indivisible, inalienable, Imprescriptible, establecido por todos aquellos que le dieron nacimiento”, aquí la soberanía no reside en un soberano sino en una pluralidad de individuos, o sea, en el pueblo.³⁹

Por su parte, para Thomas Hobbes (1588-1679), en su obra *El Leviatán*, dice que “todos los hombres han dado la soberanía a quien representa su persona y, por consiguiente, si lo deponen, toman de él lo que es suyo propio”. Hobbes escribe influenciado por lo que sucedía en Inglaterra en ese tiempo, la ruptura entre la monarquía y el parlamento, está consciente que la soberanía la tenía el rey pero reconoce que ese poder no viene de Dios, sino que los hombres se lo dan.⁴⁰

En contraste, Jean Jacques Rousseau (1712-1778), en su obra “*El Contrato Social*”, dice que: “La soberanía reside originalmente en el pueblo, pero que éste establece un contrato por medio del cual cede al cuerpo político ese poder absoluto”. En consecuencia, ve la soberanía como un bien común que se obtiene a través de ese contrato.⁴¹

En su momento, los internacionalistas la definen a partir de una perspectiva exterior del Estado y por ejemplo Alberico Gentili (1552-1608), dice que: “La soberanía es la ausencia de un juez superior”; Hugo Grocio (1583-1645) afirma que: “La soberanía es un poder superior, es la independencia”; Emerich de Vattel (1714-1767) dice que: “Toda nación que se gobierna ella misma, respecto de la forma que sea, sin dependencia de

³⁸ Becerra Ramírez, Manuel., *et. al.*, “La soberanía en la era de la globalización”, México, D.F., Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, en <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2790/5.pdf>, consultada el 6 de marzo de 2013, pp. 59-60.

³⁹ *Idem.*

⁴⁰ *Ibidem*, pp. 60-61.

⁴¹ *Ibidem*, p. 61.

ningún extranjero, es un Estado soberano”⁴²; y finalmente, para México y los mexicanos, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su Art. 39 dice: “La soberanía nacional reside esencial y originariamente en el pueblo. Todo poder público dimana del pueblo y se instituye para beneficio de éste. El pueblo tiene en todo tiempo el inalienable derecho de alterar o modificar la forma de su gobierno”.

En ese sentido, el concepto de soberanía tiene o va aunado a una serie de principios para afianzar el concepto y que están reconocidos por el Derecho Internacional Público, estos son:

- Igualdad soberana;
- No intervención en los asuntos internos de los estados;
- Autodeterminación de los pueblos;
- Integridad territorial;
- Jurisdicción permanente sobre los recursos naturales.

Además, al Estado se le provee con una serie de facultades en virtud de esa soberanía, que son:

- Creación de organizaciones internacionales. A partir de la soberanía se crean organismos internacionales que tiene una competencia fragmentada, pues no hay un organismo internacional que sea total, que sustituya al Estado.
- Después están los organismos supranacionales como las comunidades europeas, que es un ejemplo de transferencia de soberanía, de manera avanzada.
- El derecho de realizar tratados internacionales, de convenir con sus pares.
- Derecho de representación activa y pasiva.
- Derecho de sucesión.
- Responsabilidad internacional.⁴³

⁴² *Ibidem*, pp. 58-59.

⁴³ *Ibidem*, pp. 62-63.

Esto constituye la personalidad jurídica del Estado, que sería impensable sin su carácter soberano. Así, la soberanía...“es el poder que tiene el Estado para autodeterminarse en sus asuntos internos y para defender su independencia e igualdad ante otros Estados igualmente soberanos”.⁴⁴

En la evolución del concepto de soberanía, sería impensable para los teóricos citados su aplicación actual, donde hay situaciones que nulifican por completo su existencia, a cambio del interés nacional o del bien común de toda la humanidad. De la misma forma, hay una gran cantidad de situaciones que las relaciones entre las naciones hacen replantear todo el concepto de soberanía, que se les llama “zonas grises”; basta citar algunos ejemplos:

- Los derechos autónomos: el Estado pierde su capacidad normativa o está limitada en los territorios autónomos. Si Hobbes viera este fenómeno de derecho autónomo diría que es un Estado dentro de otro Estado.
- La *lex mercatoria*: las normas creadas por los comerciantes constituyen un *corpus iuris* vigoroso, vivo, dinámico e independiente del Estado.
- El derecho deportivo: en las relaciones internacionales, la normatividad en materia deportiva es muy abundante y, en muchos casos, está sobre los Estados; además, sin que haya ningún conflicto, se aplican voluntariamente. Pensemos sólo en las normas de fútbol creadas por la Federación Internacional de Asociaciones de Fútbol (FIFA).
- La *Internet*: mucho se ha hablado y se ha escrito sobre este fenómeno de comunicación que es transterritorial y que tiene sus propias normas de funcionamiento.
- El sistema financiero: las instituciones financieras internacionales (FMI; BM; etc.) *de facto* imponen normativas a los Estados destinatarios de los créditos.
- Las Organizaciones No Gubernamentales (ONG's): han ejercido una gran influencia en la creación del derecho internacional, proponiendo la creación de

⁴⁴ *Idem.*

normas convencionales, como las referentes a la tortura o la prohibición de minas antipersonales o pueden detener negociaciones internacionales.⁴⁵

Estas “zonas grises” llevan a otro fenómeno: el de las áreas mundializadas, en donde la humanidad tiene un interés general en no permitir la impunidad y proteger por ejemplo al medio ambiente, los derechos humanos, los mares, los arrecifes, etc., porque es de todos, pues su daño afecta a todos los seres vivos. De ahí que el derecho reconoce ciertas áreas denominadas mundializadas, en donde hay ciertas “soberanías compartidas” o bien áreas que trascienden las soberanías estatales, para convertirse en preocupación, interés o responsabilidad mundial, lo que significa que no se puede alegar la soberanía interna para no cumplir estándares mundiales creados por el derecho internacional. Se trata de:

- El medio ambiente.
- Los derechos humanos.
- El derecho humanitario internacional.
- El derecho penal internacional.⁴⁶

Existen numerosos ejemplos más respecto a la nueva concepción de soberanía en la era de la globalización, pero sin duda todo recae en el análisis de si se trata de una soberanía amenazada en un Estado que poco a poco va perdiendo presencia, pues los nuevos actores presentes “no estatales” -básicamente las empresas transnacionales y otros actores o poderes fácticos-, han llenado los vacíos abandonados por el Estado, al dejar de ejercer su rol principal, de tal forma que ahora comparten la soberanía, tomando decisiones en áreas estratégicas, sobretodo en la economía, que tradicionalmente eran competencia del Estado.

Al cuestionamiento principal de si la soberanía se encuentra amenazada en la globalización, la respuesta tiene diferentes posturas: La primera dice que la soberanía

⁴⁵ *Ibidem*, p. 64.

⁴⁶ *Ibidem*, p. 66.

permanece y que su concepto es el mismo, pues el Estado sigue detentando el poder soberano; aunque reconocen nuevos actores, el actor principal sigue siendo el Estado, quien fortalece a la globalización, pues garantiza la paz que requiere el comercio internacional para florecer. Es el Estado, como una de sus facultades soberanas, el que firma tratados, acuerdos internacionales y quien se adhiere a los nuevos grandes organismos internacionales encargados de las finanzas y la movilización de las mismas en la globalización.

Marco Cobino cita a Gilpin quien dice que la economía mundial la determinan tanto los mercados como las políticas de los Estados-naciones, sobre todo los Estados poderosos, quienes buscan influir en las instituciones internacionales. No comparte la visión de la “soberanía amenazada” por parte de las empresas multinacionales, pues dice que es el propio Estado-dominante quien promueve y favorece la expansión de sus empresas al exterior, es decir, que cada Estado diseña y define sus políticas nacionales según sus opciones, poder y grado de autonomía para poder influir en la economía internacional.⁴⁷

Quienes defienden la postura de que la soberanía permanece, afirman que se requiere de un Estado con plena soberanía, que garantice la seguridad y el orden social para la comercialización de los productos a nivel mundial, lo que lleva a plantear la paradoja en las relaciones internacionales, pues por un lado se precisan Estados fuertes en lo interno, para vigilar y controlar a la sociedad en un mercado de consumo; y por el otro, requiere de Estados débiles, que no se opongan a los poderes fácticos, las transnacionales y, de ninguna manera, competir con ellas, además de permitir el libre flujo de capitales.⁴⁸

En la Economía política internacional se muestra, o queda clara, la brecha entre países desarrollados, con tecnología e infraestructura industrial y financiera sólida, plenamente soberanos, autónomos, que son los Estados fuertes, con grandes y poderosas

⁴⁷ Gilpin, Robert. “Global political economy”, Princeton University Press, 2001, p. 3, *cit. pos.* Cobino, Marco, *op.cit.*, pp. 12-13.

⁴⁸ Patiño Manffer, Ruperto, *op.cit.*, p. 308.

empresas transnacionales y monedas sólidas; en contraposición con los países subdesarrollados, quienes tienen dependencia tecnológica, con poca o sin infraestructura industrial, carentes de desarrollo e investigación y dependientes completamente, que son los Estados débiles y en consecuencia con poca soberanía.

Los que defienden esta postura están convencidos de que el Estado, con su atributo de soberanía permanece intacto en la globalización, pues es el mismo Estado quien ha fortalecido y desarrollado el comercio mundial, ya que todo el comercio se regulaba y regula a través de la normatividad jurídica de los Estados.

Pasando a la siguiente postura, de quienes sostienen que la soberanía va a desaparecer, se basan en el hecho de que los nuevos actores en la escena internacional, principalmente en la economía, han desgastado el poder soberano de los Estados y los han convertido únicamente en organismos de seguridad o garantes del orden público; aseveran que el Estado ha perdido poder político, sobre todo en la toma de decisiones en cuestiones vitales de autonomía.

Aún en esta postura, hay diferencia entre países pobres y países ricos, puesto que los países pobres, carentes de independencia financiera, quedan completamente a merced de las decisiones, tanto de las grandes empresas transnacionales, que controlan su economía, como de los organismos financieros internacionales, que son quienes rigen y marcan sus políticas estatales, no sólo económicas o financieras, sino que prácticamente deciden en todas las áreas de su interés.⁴⁹

En este sentido, les han modificado sus marcos normativos, para facilitar la libertad de movimiento de dichas empresas, así como los flujos de capital. Han hecho que el Estado se deshaga gradualmente de las empresas estatales, para pasarlas a la inversión privada y han ido limitando su participación en el mercado. Igualmente, estos organismos han repetido la misma fórmula en varios países: primero comienzan presionando al Estado, para provocar el desmantelamiento de las empresas paraestatales; después, promueven reformas estructurales, modificando las

⁴⁹ González-Ulloa Aguirre, Pablo Armando, *op.cit.*, p. 93.

constituciones de los Estados, para facilitar la inversión privada y la extranjera, a cambio de préstamos millonarios que los propios organismos internacionales deciden las áreas a las que deben destinarse dichos recursos.⁵⁰

Esto se entiende como una ausencia del Estado soberano, cediendo el control interno a los poderes fácticos; pero aún estas demandas no garantizan el crecimiento pleno de un Estado pobre ni su desarrollo. Muchos países, entre ellos México, abrieron sus fronteras y su mercado en la década de los 80's, siguen siendo países en desarrollo aún hoy. En el caso de México, no se ha logrado el desarrollo plenamente productivo, pues sigue siendo dependiente del exterior en muchas áreas de la economía. Esa política de un Estado con poca o nula soberanía se resiente en políticas que generan desempleo, bajos salarios y falta de una verdadera política de asistencia pública. En realidad los beneficios y los beneficiados son pocos en comparación con el total de la población; y las promesas hechas para alcanzar el desarrollo no se han cumplido y sí en cambio se perdió soberanía.⁵¹ La asimetría en la globalización es clara, porque sus beneficios no son repartidos equitativamente en la comunidad internacional.

Esta misma postura de una soberanía en riesgo de desaparecer, pero aplicada a los países desarrollados, es diferente. Es posible verificarlo en la Unión Europea, donde muchos teóricos piensan que es el mejor ejemplo de la ausencia de soberanía, al menos en el concepto clásico, pues todos los países que conforman dicha Comunidad han cedido su soberanía a cambio de la unidad, y su independencia económica por el beneficio de una unidad monetaria, que mucho les facilita la movilidad y los desplazamientos, tanto de bienes y servicios, como de las personas, entre todos los países de la Comunidad. Aquí sí se puede constatar que los beneficios se han repartido de manera más o menos equitativa, pues los resultados demuestran estabilidad social, aunque ha habido intentos de desestabilizar esa unidad, sobre todo de índole económico; pero son más los beneficios comunes que las desavenencias.

⁵⁰ *Ibidem*, p. 91.

⁵¹ Patiño Manffer, Ruperto, *op.cit.*, pp. 311-312.

La postura más extrema y utópica de los que piensan que la soberanía desaparecerá, es porque esgrimen la tendencia hacia la creación de organismos supranacionales y la no existencia del Estado-nación, donde la soberanía pasará a residir en esos futuros súper-Estados; hablan de nuevas formas de organización ciudadanas, basadas en el derecho, con miras a una integración mundial o entre regiones, que precisan de la desaparición del Estado con su soberanía.⁵² Incluso hay un autor, Richard Haas, que en 2005 dijo, a manera de pronóstico, que la soberanía es una de las cosas que desaparecerán en los próximos 30 años.⁵³ Por otra parte, J. W. Burton dice:

Se podría estar de acuerdo en que si no hubiese soberanía, si hubiese un orden mundial en el cual los grupos o asociaciones regionales compartiesen las responsabilidades de la toma de decisiones, y compartiesen igualmente las decisiones tomadas respecto a la coacción, los conflictos se reducirían, si es que no se eliminaban del todo. Sin embargo, no se puede deducir de esta proposición que la soberanía se pueda limitar. En la práctica, un sistema de gobierno mundial exige más que una mera limitación de la soberanía, ya que lo que se requiere es la desaparición de las unidades soberanas existentes para convertirse en un número determinado de más pequeñas comunidades regionales, cada una de ellas representada en la organización mundial.⁵⁴

Son muchos los riesgos al pensar que la soberanía pueda desaparecer, ya que lo único que se generaría es una organización comercial mundial en la que la toma de decisiones sólo se haría en función del consumo y el enriquecimiento de los beneficiados.

La tercera y última postura asevera que la soberanía de ninguna manera está amenazada, sino que ha evolucionado y se ha ido adaptando a los nuevos retos que la globalización le presenta y prueba de ello es que el Estado comparte la soberanía con los nuevos actores, como son las empresas transnacionales y los organismos internacionales; pero que el titular del control de la misma sigue siendo del Estado, que en todo momento tiene la libertad de desistir y actuar de acuerdo a sus intereses. Susan Strange lo define así: “La ‘retirada del Estado’ no depende de la cantidad de

⁵² Cobino, Marco, *op.cit.*, p. 4.

⁵³ Haass, Richard. “La Soberanía”, en *Foreign Policy*, ed. Española, núm. 11, octubre-noviembre 2005, pp. 38- 39, *cit. pos.* Cobino, Marco, *op.cit.*, p. 13.

⁵⁴ Burton, J.W. *Teoría general de las relaciones internacionales*. México, D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Serie estudios 31, 1986, pp. 155-156.

autoridad ejercida por los gobiernos de la mayoría de los Estados, sino de la calidad de esa autoridad. La baja calidad de sus políticas encuentra siempre mayor dificultad para garantizar cuatro valores indispensables en el funcionamiento de la sociedad. Estos son: Justicia, seguridad, libertad y riqueza”.⁵⁵

Bajo ese tenor, Cobino afirma que no hay pérdida del poder político del Estado y habla de una especie de soberanía compartida, sobre todo en la economía, donde el Estado renuncia a la propiedad de las industrias, los servicios y el comercio; y son las grandes empresas quienes deciden en temas como la redistribución del ingreso, la creación de empleos, movimientos financieros y del comercio. Son situaciones en las que se reduce la actuación del Estado, pero de ninguna manera desaparece; sólo se adapta a las nuevas demandas de la globalización.

La soberanía no está amenazada, aunque es un atributo del Estado; no implica que puedan evolucionar por separado, dado que la presencia del Estado es indispensable en la comunidad internacional y plenamente soberano, ya que el poder de un Estado está ligado a su riqueza y su máxima expresión teórica es el mercantilismo, así que, a modo de evolución, la globalización es la razón de estudio teórica de lo que se llama economía política internacional. Según la teoría realista, que el Estado esté en declive no quiere decir que lo esté la soberanía, pues el poder cambia para responder a los cambios actuales y la economía es el motor. La soberanía ha asumido una nueva forma, compuesta por una serie de organizaciones nacionales y supranacionales unidas en una nueva lógica de poder. La nueva soberanía no tiene límites territoriales ni temporales, se basa en la paz.⁵⁶

Todos los autores concluyen que la globalización, que tiene como eje fundamental el aspecto económico más que el político, hace que con todos los actores involucrados en esa vasta red de interdependencia de todas las naciones, necesariamente incidan en la soberanía de los Estados, en menor o mayor medida, según su poder, riqueza y

⁵⁵ Strange, Susan. “La retirada del estado”, Barcelona, Intermón Oxfam, 2001, pp. 83- 84, *cit. pos.* Cobino, M, *op.cit.*, p. 7.

⁵⁶ Cobino, Marco, *op.cit.*, p.14.

autonomía. Pero lo que salta a la vista y a consecuencia de las experiencias en las crisis que el proceso globalizador ha vivido, es la falta de un Estado fuerte, ya que el mercado si no tiene un ente regulador supremo; es autodestructivo. Además, la única forma de democratizar la globalización, llevando justicia y equidad a todas las naciones, es precisamente con un Estado-nación soberano, por lo que es urgente replantear el papel del Estado en la globalización, ya que su presencia e intervención es indispensable.

Es en ese sentido que autores como Joseph Stiglitz pugnan por fomentar en el ámbito económico una mayor acción colectiva internacional, es decir, entre los Estado nacionales en estricto sentido. Más cooperación y entendimiento entre estados sería sinónimo de mayor contrapeso a las fuerzas del mercado y, en consecuencia, la consolidación de un mundo menos expuesto a crisis como las que hemos vivido. Por ello no es coincidencia que el mismo Stiglitz piense que ese marco de acción colectiva sea también el escenario propicio para “abordar cuestiones de democracia y justicia social”, en medio de la globalización.⁵⁷

⁵⁷ Stiglitz, Joseph E. *Los felices 90. La semilla de la destrucción*, México, Taurus, 2004, p. 14, *cit. pos.* González Ulloa Aguirre, Pablo Armando, *op.cit.*, p. 97.

1.3. Soberanía y seguridad nacional

El concepto de seguridad nacional al igual que el de soberanía ha evolucionado debido a la multiplicidad de actores y a la diversidad de temas que el fenómeno de la globalización ha presentado. La seguridad nacional ha sido el tema principal en las relaciones internacionales por mucho tiempo, pero su concepción clásica cambio a partir del periodo de la posguerra fría, tradicionalmente la seguridad nacional era entendida en los términos militaristas de protección del Estado y su territorio de las amenazas externas, actualmente el concepto se ha ampliado y multiplicado su uso debido a los variados y numerosos acontecimientos que se han presentado en el mundo, concretamente las nuevas relaciones que la globalización ha traído, es preciso resaltar que aunque el escenario internacional ha cambiado y el concepto de seguridad nacional ha evolucionado, el Estado sigue siendo un actor-objeto de seguridad y aunque no sea reconocido públicamente, el tema militar sigue siendo prioritario en las agendas de seguridad nacional de los Estados.

Hoy en día existen varios modelos de seguridad que se han ido incorporando al modelo básico que es el que originalmente parte del poder militar y que se analizará puntualmente más adelante, pero de manera general se pueden citar los modelos de seguridad en alianza con otros Estados o los geopolíticos, y los que actualmente se basan en el desarrollo y la cooperación global para hacer frente a las nuevas amenazas a la seguridad nacional como son: El terrorismo, narcotráfico, medio ambiente, pobreza, trata de personas, etc.

Se define seguridad como: “Cualidad de los sujetos que están libres de amenazas o de agresiones a su individualidad”⁵⁸, y al unir el concepto al poder político de un Estado y transformarlo en seguridad nacional, quedaría como: “La protección del Estado frente a la agresión exterior y frente a movimientos internos que lo puedan poner en peligro, así

⁵⁸ Orozco, Gabriel. “El concepto de la seguridad en la teoría de la relaciones internacionales”, diciembre 2005-enero 2006, p. 163, en http://www.google.com.mx/search?q=el+concepto+de+la+seguridad+en+la+teoria++gabriel+orozco&rlz=117ACAWesMX329&ie=UTF-8&oe=UTF-8&sourceid=ie7&redir_esc=&ei=LRx-Ua-JFqKU2gXDooHoC, consultada el 13 de julio de 2012.

como la pacificación de la sociedad”⁵⁹, otra definición sería; “La capacidad de un Estado-nación para defender sus intereses nacionales entendidos fundamentalmente como la integridad territorial y la soberanía política”⁶⁰.

La seguridad nacional va ligada a la soberanía del Estado-nación, de ahí que su evolución haya sido paralela y surge de la necesidad de los Estados de garantizar su permanencia, los teóricos de la seguridad nacional señalan que como instrumento del poder político está ligado al interés nacional, un Estado debe defender sus intereses nacionales incluso con la fuerza.

En el contexto de las relaciones internacionales el interés nacional se entiende por lo general como la exigencia de seguridad propia de cada Estado en la condición anárquica de las relaciones internacionales, la cual hace en verdad que los conflictos entre los estados se resuelvan en último análisis con el uso o la amenaza de la fuerza. Para poder defender los intereses propios económicos o de otra naturaleza, o cuando entran en conflicto con los de otros estados, y también, en definitiva, para poder decidir con autonomía en las cuestiones internas, cada Estado debe proveer ante todo a la propia seguridad, y ello procurándose una adecuada potencia militar, y aún desarrollando una actividad diplomática que tienda a equilibrar la fuerza de la potencia de la formación de potencias con las que hay o pueden preverse divergencias y conflictos.⁶¹

En la actualidad esa fuerza se transforma en diálogo, negociación, en la fuerza del Derecho y cada vez menos en la fuerza militar, que en la concepción clásica de seguridad nacional se manejó hasta antes de la etapa de la posguerra fría de donde nace la necesidad de actualizar y reconceptualizar el término.

Existen conceptos o términos que es necesario tener en cuenta para el análisis sobre la seguridad nacional, que facilitan su comprensión y se debe partir de sus tres elementos fundamentales:

⁵⁹ *Ibidem*, p. 164.

⁶⁰ Muñoz Petersen, Barbara A. “Seguridad nacional: Definiciones y conceptos”, p. 11, en http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/munoz_p_ba/capitulo1.pdf, consultada el 11 de abril de 2013.

⁶¹ Borja, Rodrigo. “Enciclopedia de la política”, 2003, México, D.F., Ed. Fondo de cultura económica, tomo 1, P. 825, *cit. pos.* Trejo García, Elma del Carmen y Margarita Álvarez Romero. “Estudio jurídico internacional de la seguridad nacional”. México, Cámara de Diputados, Centro de documentación, información y análisis, enero de 2007, p.4, en <http://www.diputados.gob.mx/cedia/sia/spe/SPE-ISS-01-07.pdf>, consultada el 15 de julio de 2012.

El Estado: Agente y actor protagónico, el cual proporciona seguridad a la comunidad, se compone de: Territorio, gobierno y población y su rasgo más característico es la soberanía, en materia de seguridad nacional las obligaciones del Estado son la de preservar la legitimidad de los poderes, proteger los intereses nacionales en el sistema internacional, hacer efectiva la soberanía territorial, reducir la dependencia del extranjero, preservar los valores y asegurar el desarrollo nacional.

Los intereses nacionales: Son el objetivo de un gobierno para fijar metas específicas hacia el desarrollo. Son el reflejo de los valores, ideología y propósitos proyectados a nivel nacional e internacional. Es la conveniencia de un Estado y que considera vital conseguir. En general, los intereses buscan el logro de la política nacional, y son aplicados con el esfuerzo y los recursos de la nación mediante el poder nacional. Los intereses nacionales pueden ser permanentes o coyunturales, dependiendo de las condiciones en las que aparecen y de su vigencia en el tiempo.

Las amenazas: Se originan de acciones y políticas de otros Estados y se les conoce también como "antagonismos", acciones que atenten contra la soberanía o la integridad territorial del Estado, existen muchas formas de amenazas, pueden ser internas o externas, a corto plazo o problemas mayores a largo plazo que se consideran como problemas vitales y de diversa índole.⁶²

El tema de la seguridad nacional ha sido motivo de estudio desde la creación del Estado-nación, de ahí que el primer teórico que analiza el tema es Thomas Hobbes quien afirma que dentro de la anarquía que impera en el mundo, la obligación del Estado es, ante todo, brindarle seguridad a los ciudadanos, quienes libremente han cedido todo poder a ese Estado. Hobbes señala que es el Estado el encargado de defender a sus habitantes de una invasión extranjera y de las posibles amenazas a su soberanía, debido a la anarquía vigente en el plano internacional, pero que no le limita solo a garantizarle la existencia física, sino que también debe brindarle estabilidad social, mediante el mantenimiento de la paz y de la calidad de vida, lo que legitima al gobierno en función y fortalece la lealtad con sus ciudadanos.⁶³

Le sigue Emmanuel Kant quien considera también que la obligación del Estado es velar por la seguridad de los ciudadanos pero introduce la visión moralista, sobre todo de la

⁶² Muñoz Petersen, Barbara A, *op.cit.*, pp. 18-21.

⁶³ Muñoz Petersen, Barbara A, *op.cit.*, p. 10.

seguridad entre Estados para superar el estado de anarquía, crear un ordenamiento jurídico internacional y hacer una verdadera comunidad de naciones.⁶⁴

El tercer teórico que analiza la seguridad nacional del Estado moderno es Hugo Grocio, mucho más cercano a Kant, la tradición Grociana en cuanto a la seguridad entre Estados, a quienes reconoce como los actores fundamentales de la política internacional e introduce la idea del comercio internacional como motivo de inseguridad en el mundo, por lo cual los Estados tienen el deber de respetar las normas e instituciones de la sociedad de la que forman parte.⁶⁵

Siguiendo con los antecedentes en la investigación sobre el concepto de seguridad, y antes de que éste dirigiera por mucho tiempo el estudio en la teoría de las relaciones internacionales, dos escuelas de pensamiento fueron las encargadas del estudio propio de la política internacional, éstas son: La escuela idealista y la escuela realista, en la que cada una tenía como objeto de estudio concreto un tema que dominaba su campo de análisis hasta que surgió el tema de la seguridad, que inmediatamente se convirtió en la materia de estudio de las relaciones internacionales.

Por un lado, la escuela idealista proponía como objeto de estudio, la investigación por la paz; y por el otro la escuela realista proponía al Poder como la materia de estudio, lo que fortalece la visión clásica del uso de la fuerza para garantizar la seguridad de un Estado. La escuela realista considera al mundo en anarquía, en donde los Estados luchan por sus intereses y, para ello, requieren de un poderío militar que les garantice una posición de poder en el sistema mundial y que a la vez les brinde seguridad, los libre de las amenazas de los otros Estados, asegure su supervivencia y en consecuencia el bienestar de sus ciudadanos.

En la escuela realista el dominio o poder de las naciones se da por la fuerza militar y en consecuencia le garantiza seguridad:

⁶⁴ Orozco, Gabriel, *op.cit.*, pp. 164-165.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 165.

Esta concepción se vio reforzada militarmente sobretodo en la primera mitad del siglo xx y en la Guerra Fría, donde la escuela realista afirmaba que una nación está segura cuando su gobierno tiene el suficiente poder y la capacidad militar para impedir el ataque de otros Estados a sus legítimos intereses, y, en caso de ser atacada, para defenderlos por medio de la guerra. Esta escuela realista con Hans Morgenthau a la cabeza otorga al Estado el papel relevante de las relaciones internacionales, dice que el Estado es racional y que mantiene un orden interno y en contrapartida el sistema internacional se basa en la anarquía, donde no existe una autoridad suprema que controle las acciones de los Estados, lo que hace también que se genere un ambiente hostil de constante competencia por el poder y la riqueza, de tal suerte que los Estados sólo cuentan con sus propios recursos para garantizar su supervivencia como entidades políticas soberanas y su seguridad constituye la preocupación central de la política exterior.⁶⁶

Existen autores que afirman que esta concepción de la seguridad nacional nunca ha desaparecido por completo y es el contenido primordial de las relaciones internacionales. El poder que le brinda la fuerza militar a un Estado significa potencia, lo que le da autonomía para negociar y promover sus intereses nacionales, y en consecuencia soberanía, de ahí el poderío de las grandes naciones vencedoras del fin de la Guerra Fría, que dio como resultado un sistema asimétrico en el mundo.

A medida que las economías del Este se fueron incorporando a las nuevas relaciones económicas, surgidas en el periodo de la posguerra fría, también el concepto de seguridad nacional fue cambiando, para irse adaptando a las nuevas tendencias mundiales, de surgimiento de nuevos actores, y nuevas situaciones que el incipiente modelo globalizador iba estructurando, las redes que la globalización iba tejiendo, implicaban cambios fundamentales en las relaciones internacionales, las naciones dejaban de estar aisladas para quedar progresivamente interrelacionadas por diversos factores que la modernización traía, pero principalmente por el comercio, lo que las hacía dependientes unas de otras, aunque unas eran más independientes, gracias a las relaciones asimétricas de poder heredadas de la posguerra fría, surge así la Teoría de la interdependencia, para tratar de explicar la nueva realidad mundial, y que a diferencia de la escuela realista, que sólo reconoce al Estado como único actor en la escena internacional, y el tema militar como primordial en la seguridad nacional, esta nueva teoría reconoce nuevos actores en el análisis de las relaciones internacionales, y

⁶⁶ Muñoz Petersen, Barbara A, *op.cit.*, p. 12.

nuevos temas que necesariamente deben ser incluidos en las agendas de seguridad nacional, generando confusión entre asuntos internos y externos de la agenda, lo que lleva al planteamiento de “niveles de seguridad”, para evitar confundir seguridad nacional con seguridad de Estado.

El objetivo central de la política de seguridad de un Estado debe ser, disponer de todos los medios indispensables, así como de los recursos necesarios para preservar el interés de la nación, pues con ello se logrará mantener la integridad y librar de las amenazas aquellos intereses prioritarios del Estado.

Todo se mueve en torno a la integridad del Estado y su seguridad tanto dentro como fuera. Otro enfoque de la seguridad es el que se refiere a la preservación del ser humano y a las condiciones materiales necesarias para el desarrollo libre de sus capacidades. La protección y preservación de las personas deriva no sólo de la seguridad del Estado como unidad política, sino también acceso individual a los recursos que le permiten llevar una adecuada calidad de vida.

Así, en un momento dado, la prioridad consistirá en preservar la integridad del Estado de las amenazas externas que vulneren su constitución, de la misma manera también se pondrá como prioridad al individuo en casos de hambruna extrema, pero el problema en realidad, no radica en la preponderancia de un referente sobre otro, sino más bien, en las necesidades que busca satisfacer una política concreta de seguridad, es aquí cuando aparecen los niveles de seguridad, los problemas de seguridad no pueden ser abordados desde una sola arista.⁶⁷

Es la globalización la que somete a los Estados a priorizar su política de seguridad, ya que ante la diversidad de actores y temas, los problemas relacionados con su seguridad, de ninguna forma deben ser tratados de la misma manera, instrumentar su política de seguridad es fundamental para garantizar la soberanía, el desarrollo, y el bienestar de la sociedad.

A diferencia de los realistas los teóricos de la interdependencia reconocen que no hay una jerarquía de temas sino una serie de preocupaciones cambiantes no necesariamente militares. Con las nuevas relaciones entre estados surgen nuevos actores internacionales como las empresas multinacionales que buscan papeles protagónicos pues tiene una red compleja de operación que las hace detentar un poder cada vez mayor y difícil de descifrar y controlar, lo mismo se genera con la aparición de temas como medio ambiente y derechos humanos.

Llegamos al punto donde la reconceptualización de la seguridad nacional es necesaria, y donde ya no es sólo la supervivencia del Estado percibidas como amenazas militares del exterior, lo que es necesario es identificar los puntos o focos

⁶⁷ Orozco, Gabriel, *op.cit.*, p. 166-168.

de interés para el estudio y conceptualización de la seguridad nacional distinguiéndolas de un problema político común y formar una nueva agenda de seguridad donde surgen diversos temas como: la migración, medio ambiente, narcotráfico, derechos humanos, etc.⁶⁸

Una forma de identificar y clasificar la nueva problemática con la diversidad de temas que necesariamente inciden en la agenda de seguridad nacional la realizó Barry Buzan, especialista en seguridad nacional y dice que son cinco ejes rectores:

La seguridad militar, cuyo objetivo es proteger la integridad territorial del Estado. La seguridad medioambiental, en donde mantener los ecosistemas, solucionar los problemas energéticos y mantener los recursos naturales necesarios para la existencia humana son su principal meta. La seguridad económica, encargada de mantener la estabilidad del país, para asegurar la existencia de recursos necesarios, condiciones de igualdad e independencia de los mercados, así como evitar posibles crisis que influyan en el desarrollo del Estado. La seguridad social, por su parte abarca la idea de preservar y engrandecer la identidad del colectivo con su nación, incluyendo cultura, tradición e idioma. Por último, la seguridad política, que hace referencia a la estructura, procesos e instituciones políticas, que otorgan legitimidad a los Estados.⁶⁹

Esta clasificación, no necesariamente se toma como jerarquización de los problemas de la seguridad nacional, sino más bien es para diferenciar y ordenar los temas, y así poder establecer las políticas a instrumentar en la agenda de seguridad nacional, que como ya se había dicho, de ninguna manera pueden ser tratados igual, por lo que se establecen modelos de estudio, divididos básicamente en dos visiones: Clásica y contemporánea.

La clásica se refiere a la visión militarista o visión restringida, y se encuentran modelos como: “Complejo interdependiente o complejo relacional”, “Regímenes internacionales”, “Teoría de la integración”, Seguridad Colectiva” y “Paz Democrática”. El énfasis de estos modelos está puesto, sobre todo, en la dimensión militar y económica, pues éstas

⁶⁸ Muñoz Petersen, Barbara A, *op.cit.*, pp. 16-17.

⁶⁹ Buzan, Barry. *et. al.* “Security a new framework for analysis”. (London: Lynne Rienner Publishers) p. 8, *cit. pos.* Muñoz Petersen, Barbara A, *op.cit.*, pp. 17-18.

son las que privilegian cuando se tiene como objeto referente al Estado y a su integridad territorial, sin tomar en cuenta la protección del individuo.⁷⁰

La visión contemporánea o expansionista se enfoca a los modelos surgidos después de la Posguerra Fría y comienzos de la globalización, en los que el Estado ya no es el único actor-objeto de seguridad. Ahora se incluyen diferentes actores, así como nuevas amenazas a la seguridad, surgidas de las relaciones complejas en este periodo, y que ya no pueden ser explicadas desde la visión clásica, restringida o militarista. La visión expansionista deja de percibir a la seguridad como algo nacional o regional para contemplarla de manera global, propone los siguientes modelos de seguridad: “Seguridad común”, “Seguridad integral”, “Seguridad con fines defensivos”, “Seguridad cooperativa”.⁷¹ Estos modelos son los intentos de dejar a un lado las agresiones bélicas y darle prioridad a la concerta-cesión, al dialogo, la negociación y darle solución a los conflictos por canales diplomáticos, políticos, económicos, antes que a lo militar, pero en caso necesario se hará sólo como autodefensa.

Surgen también los modelos que ponen énfasis en el ser humano: “Seguridad global”, “Seguridad societal”, “Seguridad humana”.⁷²

Lo más destacado en esta nueva concepción de la seguridad es que estos modelos dejan de centrarse en el Estado como único actor- objeto de la seguridad y posiciona el elemento humano, además de que le resta valor al militarismo como medida coercitiva y privilegia el dialogo y entendimiento entre naciones para dirimir diferencias.

Todo este debate se da por el reconocimiento a los derechos humanos, que la modernización, y concretamente la globalización, trajeron al proceso histórico. Ciertamente es que los primeros intentos se dan al término de la Segunda Guerra Mundial, cuando la ONU propone su política o modelo de seguridad y lo recomienda a los Estados

⁷⁰ Orozco, Gabriel, *op.cit.*, pp. 170-172.

⁷¹ Laborie Iglesias, Mario A. “La evolución del concepto de seguridad”, junio 2011, p.3, en http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2011/DIEEEM05-2011EvolucionConceptoSeguridad.pdf, consultada el 13 de julio 2012.

⁷² Orozco, Gabriel, *op.cit.*, pp. 173-175.

pertenecientes a dicho organismo. Es el modelo llamado “Seguridad Colectiva”, en el que dice que los Estados se comprometen a hacer a un lado el uso de la violencia y poner ante todo las normas del Derecho Internacional de no agresión para el mantenimiento de la paz, pero desgraciadamente este modelo se vio acotado por el enfrentamiento bipolar como resultado de las dos grandes guerras. Es por eso que hasta el fin de la Guerra Fría el panorama mundial realmente cambia y se da la necesidad de reconceptualizar a la seguridad nacional; pero incluso aún en ese tiempo siguió el debate entre quienes insisten que el Estado es el actor principal de la seguridad nacional aunque aceptan otros actores.

Pero la gran aportación de todo este proceso globalizador y con tintes modernistas es el modelo de la “Seguridad humana”, donde por primera vez en la historia de la humanidad, el ser humano es sujeto de protección o contemplado para hacer uso de sus Derechos Humanos, finalmente se reconoce al ser humano con plenos derechos, además se proclama la obligación mundial de protegerlo.

Los expansionistas plantean 3 argumentos centrales: 1) Que el Estado ya no es el único objeto de referencia de la seguridad, sino que se debe incluir a los individuos y colectividades, a la humanidad en su conjunto, la gente en general, la biosfera, entre otros; 2) que cualquier análisis significativo de la seguridad debe considerar la importancia de un rango de amenazas mucho más amplio, entre las que se incluyen aquellas cuyo origen se encuentra en la destrucción ambiental, en la vulnerabilidad económica y en la descomposición de la cohesión social y, 3) que la responsabilidad de proveer seguridad radica no sólo en el Estado, sino en instituciones internacionales y en organizaciones no gubernamentales.⁷³

La reconceptualización de la seguridad nacional es un proceso dinámico, cambiante y en constante evolución; actualmente los nuevos modelos o políticas de seguridad nacional, sobre todo de las potencias, son necesariamente incluyentes y dirigidas a la promoción del desarrollo económico mundial y apostando a la política y la diplomacia como instrumentos de negociación, de tal forma que ahora tenemos modelos como: “Seguridad sostenible” y “Poder inteligente”, en los que tratan de combinar medidas o

⁷³ Hurrell, Andrew. “Seguridad y violencia en América Latina”, en *Revista Foro Internacional*. Colegio de México, volumen 38, p. 20-21, *cit. pos.* Cujabante, Ximena. “La seguridad internacional: Evolución de un concepto”. Julio-diciembre 2009, p. 103, en <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=92712972007>, Consultada el 13 de julio de 2012.

elementos persuasivos, que les llaman “Las 3 “D” de la seguridad (Defensa, Diplomacia, y Desarrollo), aunque también se habla de los partidarios del uso del “Soft/Hard Power”, quienes siguen contemplando el uso de la fuerzas armadas para persuadir a los focos generadores de inseguridad, que pueden ser grupos, países o regiones del mundo.

En lo que respecta a México, tenemos una muy corta historia en la política de seguridad nacional que parte de 1980; antes sólo se hacía referencia a cuestiones militares, pues la atención se centraba en garantizar la integridad del territorio nacional y de la soberanía del país de amenazas bélicas. En el art. 3ro. de la Ley de Seguridad Nacional se establecen las acciones destinadas a salvaguardar la seguridad nacional: el CISEN (Centro de Investigación y Seguridad Nacional) es la oficina encargada de todo lo relacionado con la seguridad nacional del país y depende de la Secretaría de Gobernación, pasó por varias etapas y, hasta 1989, se conformó como tal. México ha firmado varios tratados internacionales enfocados a la seguridad nacional y la protección de los derechos humanos.

Se puede concluir que finalmente cada país está en libertad de establecer su política de seguridad nacional apegándose a cualquiera de los modelos antes mencionados y elaboran con la misma libertad su agenda de temas y establecen los niveles, siempre con el objetivo de fortalecer su soberanía. Un Estado-nación que garantiza los diversos niveles o tipos de seguridad a su población es un Estado soberano. Además queda claro que en la definición de su política de seguridad nacional cada Estado plasma sus objetivos como nación hacia lo cual debe dirigirse pues de estos dependen su desarrollo, estabilidad, legitimidad y permanencia, esto le asegurará a su población vivir en condiciones de prosperidad constante y aminorar las amenazas, la seguridad nacional es ante todo progreso económico y social, ya que actualmente la mayoría de las amenazas provienen del atraso económico.

También cada Estado debe ponderar los temas a priorizar en su agenda de seguridad y evaluar hasta dónde dichos temas no atentan o vulneran su soberanía, considerando su desempeño en el ámbito internacional, concretamente en la economía, ante las nuevas

demandas que la globalización impone a los Estados, ya que: “Los Estados son los principales actores en las relaciones internacionales y debido a la interacción entre los mismos, la seguridad nacional adquiere mayor relevancia por la dinámica mundial de la globalización, en donde se acentúa la interdependencia entre los Estados, así como las nuevas realidades de la inseguridad internacional, terrorismo, delincuencia organizada, entre otras”.⁷⁴

En cuanto a política exterior se refiere, un Estado-nación debe dirigirse hacia la defensa de sus intereses nacionales con miras al logro de sus objetivos como nación, mostrando presencia, imagen y fortaleza con negocios y empresas nacionales altamente productivas en el exterior, proteger el comercio exterior debe ser prioritario en la agenda de seguridad nacional en tiempos de la globalización, sin perder de vista que el objetivo de su política de seguridad nacional siempre está pensando en garantizarle a su población el bienestar y el respeto a sus derechos fundamentales, toda vez que: “El Estado es quien a través de sus instituciones se encarga de llevar a cabo las relaciones fundamentales del hombre en el plano internacional, de satisfacer las necesidades de su población, de asegurarle el bienestar en todos los ámbitos, laboral, social, educativo, económico y garantizarle, primero, el respeto de sus derechos fundamentales como la vida, la libertad y después de la seguridad en todos los factores anteriores”.⁷⁵

Un Estado-nación con una correcta agenda de seguridad nacional es un Estado soberano, independientemente de los espacios de acción que la globalización reclame.

⁷⁴ Trejo García, Elma del Carmen y Margarita, Alvarez Romero, *op.cit.*, p. 2.

⁷⁵ *Idem.*

1.4. Soberanía y seguridad nacional en el espacio aéreo nacional

Considerando la conceptualización y evolución de la soberanía y seguridad nacional, ahora se ubicarán en el contexto del espacio aéreo y lo primero será definir el espacio aéreo y su regulación jurídica:

La definición del “espacio aéreo” está concebida por la doctrina en diferentes expresiones. En primer lugar se estima “que el espacio aéreo sería el que está adherido a la porción de la atmósfera comprendida entre el suelo y una altura a determinar donde la vida es posible para los hombres...”⁷⁶ En segundo lugar se ha expresado “que el espacio aéreo... es el medio físico en que se desenvuelve la aeronave...”⁷⁷ En tercer lugar se ha considerado “que el espacio aéreo es el ámbito en el cual está contenido el aire...”⁷⁸ En cuarto lugar se ha observado “que el espacio aéreo es lo que está por encima de la corteza terrestre, y, por lo tanto, que envuelve a ésta, encerrándola.”⁷⁹

En cuanto a la reglamentación de toda actividad en el espacio aéreo, todo parte de finales del siglo XIX y, con un mayor auge, en los inicios del siglo XX, y ha estado determinado por los avances tecnológicos de la aviación. Cuando el hombre comienza a volar, primero con los globos aerostáticos y después con la incipiente aviación, con los primeros aeroplanos; fue entonces cuando se tomó conciencia que el espacio aéreo era susceptible de apropiación y explotación, además de una amenaza a la seguridad de los Estados; así surgió la necesidad de regularlo.

Cabe mencionar que las dos grandes Guerras Mundiales contribuyeron enormemente al desarrollo de la aviación, pues en la mayoría de las veces ésta determinó el triunfo de los países vencedores, ya que aparte de la rapidez y eficiencia del ataque aéreo, proporcionaba una valiosa información del terreno enemigo, que sólo podía ser apreciada desde las alturas.

⁷⁶ Le Goff, Marcel. *Traité théorique et pratique de droit aérien*. Paris, 1934, p.20, *cit. pos.* Linares, Antonio. “Régimen jurídico del espacio aéreo”, p. 25, en http://acienpol.msinfo.info/bases/biblo/texto/boletin/1982/BolACPS_1982_39_90_25-37.pdf, consultada el 28 de mayo de 2013.

⁷⁷ Tapia Salinas, Luis. *Manual de derecho aeronáutico*. Barcelona, 1944, p.41, *cit. pos.* Linares, Antonio. *Idem*.

⁷⁸ Delascio, Víctor José. *Manual del derecho de la aviación*. Caracas, 1959, p. 60, *cit. pos.* Linares, Antonio. *Idem*.

⁷⁹ Rodríguez Jurado, Agustín. *Teoría y práctica del derecho aeronáutico*. Buenos Aires, 1963, p. 25, *cit. pos.* Linares, Antonio. *Idem*.

Un problema que se presentó en los inicios de la aviación y la necesidad de regularlo, fue la delimitación y la determinación del espacio aéreo, que hasta la fecha no existe. En ninguna convención sobre aviación se ha definido o señalado los límites o las fronteras. Doctrinariamente se han establecido límites al espacio aéreo y al espacio ultraterrestre en base a criterios técnicos y científicos, los cuales han fracasado al igual que los criterios jurídicos-políticos a los que se arribaría mediante una delimitación convencional.

Para los criterios jurídicos-políticos, lo importante no son tanto los límites entre los espacios aéreo y ultraterrestre, sino la extensión de la soberanía en sentido vertical, tendiendo a determinar el concepto de “frontera aérea” en relación con el principio de soberanía de los Estados en el espacio aéreo.⁸⁰

La importancia de su delimitación parte de la aplicación del régimen jurídico encargado de regular las actividades aéreas, y los primeros intentos para regular la actividad aeronáutica se dan por medio de convenios bilaterales entre algunos países y en las primeras convenciones, donde fue motivo de intensos debates. La primera Convención fue en París, en 1919, luego en Madrid, en 1926, y posteriormente en Varsovia, en 1929. Pero es finalmente en la Convención de Chicago de 1944, donde se firma el Convenio de Aviación Civil que, retomando las ideas plasmadas en las convenciones anteriores, se convierte en el principal instrumento regulador de la aviación civil, incluso hasta nuestros días:

El convenio de Chicago, a juicio de uno de los pocos especialistas que tiene nuestro país en materia de derecho aéreo, el Prof. Enrique Loaeza Tovar, “constituye la carta magna de la aviación de un nuevo marco institucional para favorecer la expansión de las actividades aeronáuticas dentro de cada país y a nivel mundial.”⁸¹

⁸⁰ Grupo Simbólico de transporte aéreo 346. “El espacio aéreo y su régimen jurídico”, Uruguay, en http://www.grupo346.com.uy/boletin/comunes/El_espacio_aereo_regimen_juridico.pdf, consultado el 13 de mayo de 2013, pp. 2-3.

⁸¹ Becerra Ramírez, Manuel. “Derecho internacional público”, México, pp. 66-67. En <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/274/2.pdf>, consultada el 24 de mayo de 2013.

Es precisamente en esta Convención de Chicago donde se dieron los más intensos debates para establecer y fijar una postura en cuanto a la soberanía de los Estados y sus derechos en el espacio aéreo. Dos posturas fueron las que debatieron: la primera defendía el principio de libertad del espacio aéreo como *res comunis*, argumentando que ante todo se debía facilitar la comunicación, así como el desarrollo tecnológico de la aviación, permitir que la actividad aeronáutica pudiera desarrollarse sin trabas, garantizar la libertad de investigación del espacio aéreo, además de que comenzaba a vislumbrarse la exploración al espacio exterior, decían que no debía limitarse la libertad de navegación; en otras palabras, propugnaban por una libertad absoluta. Esta postura obviamente era defendida por los países más desarrollados, sobretodo en aviación, encabezados por Estados Unidos, que incluso proponían una política llamada de “cielos abiertos”, que significa no oponer restricciones de ningún tipo a las actividades aéreas y facilitar al máximo su desarrollo, con el consecuente beneficio para aquellos países que ya contaban con una industria aérea desarrollada.

La segunda postura defendía la política de soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo que se encuentra sobre su territorio, argumentando primero que nada debía afectar su seguridad espacial, pues lo veían claramente como una amenaza a su seguridad, además de que presagian futuros problemas en la aplicación de sus derechos soberanos y jurisdiccionales si se dejaba en total libertad el uso del espacio aéreo. También ya se vislumbraba el auge económico y comercial que la nueva industria generaría a los Estados; argumentaban también razones políticas y militares.⁸² Esta postura de soberanía absoluta era defendida por los países menos desarrollados y más vulnerables. Así:

Hay principalmente dos filosofías, dos corrientes de pensamiento en torno a cómo se van a negociar los derechos de tráfico: una que consideran que se deben negociar en forma abierta, amplia, irrestricta y otra que afirma que deben de usarse de manera que puedan coincidir con los intereses y derechos de los estados conforme a la propia circunstancia. Los que pugnan por una política que se ha llamado de cielos abiertos son naturalmente aquellos países, aquellos estados que cuentan con una industria aeronáutica sólida, consistente y bien desarrollada y son los países menos desarrollados, débiles económicamente, desprotegidos industrialmente quienes cierran filas con la segunda escuela de pensamiento, es decir, la que ve en el

⁸² Grupo Simbólico de transporte aéreo 346, *op.cit.*, p. 4.

intercambio de derechos de tráfico una manera de proteger sus propios intereses.⁸³

Finalmente, se adoptó la doctrina de la soberanía absoluta de los Estados sobre el espacio aéreo por encima de sus fronteras geográficas y su mar territorial. En ese sentido:

La teoría de la soberanía sobre el espacio aéreo sostiene que la soberanía del Estado se extiende sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, tanto terrestre, como el lacustre, fluvial o marítimo.

La teoría de la soberanía sobre el espacio aéreo ha sido propugnada en distintos sentidos, En primer lugar, se considera que “el Estado ejerce su soberanía en la atmósfera subyacente a su territorio y a sus aguas territoriales...; que la porción atmosférica situada encima de sus territorios es inseparable de estos últimos; el aire es el accesorio necesario del suelo sobre el cual los Estados ejercen su soberanía, teniendo el derecho de imponer normas que correspondan a esa zona de competencia local del Estado”. En segundo lugar, se ha afirmado “que en todo el espacio aéreo obra la voluntad soberana del Estado subyacente, que puede disponer y determinar en él”. En tercer lugar, se ha expresado conjuntamente “que el espacio aéreo está sometido a la soberanía jurídica del Estado subyacente. Él forma parte del territorio nacional del Estado en toda la atmósfera situada encima de su territorio”.⁸⁴

Una vez fijada la postura o política a seguir en materia aeronáutica, la Convención se abocó a establecer una serie de reglas para la regulación de la navegación aérea y que se detallarán más adelante. Ahora es muy importante aclarar que, en las discusiones que se llevaron a cabo, surgió la controversia de fijar el límite al espacio aéreo o diferenciar entre espacio aéreo y espacio exterior o ultraterrestre; y su importancia radica en el campo de aplicación del régimen jurídico que les corresponde a cada uno, pues como se acaba de plantear, la Convención de Chicago estableció el principio de soberanía en el espacio aéreo, pero también se adoptó el principio de libertad para el espacio ultraterrestre.

⁸³ Loaeza, Enrique M. “El transporte aéreo en el contexto de las relaciones exteriores de México”. México, 1978, p. 408, en <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/12/pr/pr18.pdf>, consultada el 17 de mayo de 2013.

⁸⁴ Linares, Antonio. *Op. cit.*, pp. 26-27.

Por lo tanto, al espacio aéreo lo rige el derecho aeronáutico, mientras que al espacio ultraterrestre lo rige el derecho espacial. Y como se dijo anteriormente, la Convención establece claramente los campos de aplicación de los regímenes jurídicos para regular las actividades aéreas, pero no determina cuál es el límite superior. El uso común que se le da es de 100 kms., pero la realidad es que el límite vertical sigue sin determinarse y aún hoy en día genera polémica.

Una vez aclarada la normatividad a aplicar en el espacio aéreo, la Convención de Chicago define en sus Artículos 1^{ro} y 2^{do} la soberanía en el espacio aéreo y el concepto de territorio de un Estado, de la siguiente manera:

Artículo 1.- Soberanía

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

Artículo 2.- Territorio

A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.⁸⁵

El Convenio tuvo como objetivo: Promover el desarrollo ordenado de la aviación civil de postguerra y facilitar el transporte aéreo; y consta de 96 artículos, en los que se establecen los privilegios y obligaciones de todos los Estados contratantes, la adopción de normas y métodos recomendados internacionales para regular la navegación aérea, así como recomendaciones a los Estados contratantes para que establezcan servicios e instalaciones de navegación aérea, proponiendo la facilitación del transporte aéreo mediante la reducción de trámites aduaneros y de inmigración.⁸⁶

Se establecen también dentro del régimen jurídico de soberanía de los Estados, las clases de servicio que se regularán y los clasifica de la siguiente manera:

⁸⁵ Convenio sobre aviación civil internacional, (Convenio de Chicago), Protocolo de Buenos aires, 24 de septiembre de 1968, p. 2, en <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/Marco%20Jur%EDdico%20y%20Regulatorio%20Normativo/Juridico/Convenios/Convenio%20de%20Chicago.pdf>, consultado el 4 de junio de 2013.

⁸⁶ Grupo Simbólico de transporte aéreo 346, *op.cit.*, p. 6.

Derecho de vuelo en servicios no regulares: que son vuelos sin un itinerario fijo, los cuales tendrán derecho a penetrar sobre el territorio del Estado o sobrevolarlo sin escalas y a hacer escalas en él, con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje.

Servicios aéreos regulares: Son los vuelos internacionales sujetos a un itinerario fijo, estableciéndose que ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización. Aquí es clara la política de soberanía absoluta.⁸⁷

Es precisamente la regulación de este último tipo de servicio lo que suscitó mucha polémica y discusión por parte de los Estados contratantes, por la trascendencia de los intereses comerciales y económicos que estaban en juego en la futura aviación comercial internacional.

Como las discrepancias respecto del otorgamiento sobre derechos aero-comerciales no pudieron resolverse en el propio Convenio de Chicago, se dictaron dos acuerdos suplementarios del mismo:

- Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales.
- Acuerdo sobre transporte aéreo internacional.

El segundo acuerdo también es conocido como “Acuerdo de las cinco libertades”, que son los derechos de tránsito y de transporte que los Estados contratantes conceden a las aeronaves extranjeras.⁸⁸ Estas son las libertades del aire, a saber:

Primera libertad: Consiste en el derecho de volar sobre el territorio de un Estado contratante sin aterrizar. Es conocida también como derecho de sobrevuelo o de paso inofensivo.

Segunda libertad: Consiste en el derecho de aterrizar para fines no comerciales. Se conoce comúnmente como escala técnica y tiene por objeto reaprovisionarse de combustible o tomar otras medidas que tiene relación con la seguridad de las

⁸⁷ Convenio sobre aviación civil internacional (Convenio de Chicago), *op.cit.*, p. 3.

⁸⁸ Grupo Simbólico de transporte aéreo 346, *op.cit.*, p. 7.

aeronaves.

Tercera libertad: Consiste en desembarcar pasajeros, carga y correspondencia proveniente del Estado de matrícula de la aeronave en otro país.

Cuarta libertad: Consiste en el derecho a tomar pasajeros, carga y correspondencia en un país distinto del de matrícula de la aeronave y transportarlos al país de matrícula de la misma. Se conoce comúnmente como escala técnica.

Quinta libertad: Es la más compleja y reviste dos aspectos: consiste en el derecho de tomar pasajeros, carga y correspondencia en un Estado distinto del de matrícula de la aeronave y llevarlos a un tercer país.⁸⁹

Sexta libertad: Es el derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde y hasta terceros Estados, pero con la condición de efectuar una escala en el país de origen de la empresa aérea.

Séptima libertad: Es el derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde y hasta terceros Estados, en vuelos en que el país de origen de la empresa aérea no es el punto de inicio (quinta libertad) ni tampoco una escala intermedia (sexta libertad).

Octava libertad: Es el derecho a transportar comercialmente personas o cosas entre dos o más puntos situados dentro del territorio de otro Estado, pero solamente respecto de vuelos iniciados en el país de origen de la empresa aérea.

Novena libertad: El derecho a transportar comercialmente personas o cosas entre dos o más puntos situados dentro del territorio de otro Estado, en vuelos no iniciados en el país de origen de la empresa aérea.⁹⁰

Sólo las cinco primeras libertades fueron adoptadas en el Convenio de Chicago; las cuatro restantes se han establecido con base a la experiencia y la doctrina.

No se consiguió la firma de un acuerdo multilateral de reconocimiento de las cinco libertades en el Convenio de Chicago, y solo algunos países firmaron acuerdos bilaterales en los cuales se reconocían entre ellos las cinco libertades. Lo que sí tuvo un consenso mayor y fue ratificado por la mayoría de los Estados fue el primer Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales, que son básicamente las dos primeras libertades del aire: la de sobrevuelo y la de escala técnica, también conocidas como libertades de tránsito; las tres últimas, enteramente comerciales, se dejaron para ser negociadas en acuerdos bilaterales entre los Estados contratantes. En la tercera y

⁸⁹ Becerra Ramírez, Manuel, *op.cit.*, pp. 66-67.

⁹⁰ Hananías, Rodrigo. "Las libertades del aire", 2007, Derecho Aeronáutico, en <http://www.derechoaeronautico.cl/articulo4.htm>, consultado el 11 de junio de 2013.

cuarta libertad, los Estados han acordado sus respectivos derechos de explotación comercial, con base a la reciprocidad y se busca dividir el mercado en partes iguales.

La quinta libertad es la más complicada y la de mayor dificultad. Su negociación es difícil, pues es incidir en el mercado de pasajeros de un Estado el cual considera como propio, porque:

La Convención de Chicago no contiene regulaciones explícitas de orden comercial, en lo que se refiere a los derechos de tráfico, pero determina que la operación de los servicios aéreos internacionales regulares en o sobre territorio de un Estado contratante, queda sometida a la autorización o permisos que otorgue ese Estado, que parte de un principio fundamental de las relaciones internacionales en materia de aeronáutica, que es la soberanía absoluta y exclusiva del Estado sobre el espacio aéreo que cubre su territorio: continental, marítimo e islas de dicho territorio.⁹¹

Cabe señalar que la Convención de Chicago se refiere única y exclusivamente a la aplicación de reglas para la navegación aérea de aeronaves civiles; de ninguna manera aplica para aeronaves del Estado, en servicios militares, de aduanas o de policía, las cuales no pueden sobrevolar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

De igual forma, se establece la nacionalidad de las aeronaves, las cuales tendrán la nacionalidad del Estado en que está matriculada y no podrá estar matriculada en más de un Estado; Y con el objetivo de facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario de las mismas, se estableció la simplificación de formalidades de los Estados en la aplicación de leyes sobre: inmigración, sanidad, aduana y despacho. Cada Estado contratante se compromete a proveer en su territorio: aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea.

También se dicta una detallada regulación sobre las condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves, como son: documentos, manifiestos, equipos de radio,

⁹¹ Loaeza, Enrique M, *op.cit.*, p. 406.

certificados de aeronavegabilidad, licencias del personal, diario de a bordo, lista de pasajeros y manifiesto de carga.

De manera general, se establecen las normas necesarias para la observación de las reglas en diferentes situaciones como: el vuelo sobre ciertos espacios particulares, como zonas prohibidas y la aplicación de las reglamentaciones aéreas de cada Estado mientras se encuentren en su territorio, asistencia a aeronaves en peligro, facilitar la investigación de accidentes, etc.

Se han hecho varias enmiendas al Convenio de Chicago, con base en hechos sucedidos posteriores a su adopción, sobre todo en materia de seguridad aérea, siempre guiados por el principio de soberanía absoluta de los Estados, que finalmente quedan en libertad de permitir que alguna aeronave sobrevuele su espacio aéreo, toda vez que:

Considerando que la aviación puede ser utilizada con fines ilícitos, en la década de los 80's se promovió la adopción del artículo 3 bis, que dio lugar a un protocolo relativo a una enmienda al Convenio de Chicago, y se refiere a la violación del espacio aéreo, en la que se establece que todo Estado tiene el derecho de exigir el aterrizaje de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar autorizado para ello. Esto debido a que existen varios hechos ilícitos que se producen utilizando aeronaves que sobrevuelan el territorio del Estado, tales como: Contrabando, espionaje, transporte ilegal de personas, sustancias psicotrópicas y estupefacientes, entre otros.⁹²

Hubo otros convenios posteriores al de Chicago, principalmente por la amenazas a la seguridad de las aeronaves y protección internacional, como:

- Convenio de Tokio de 1963, sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves;
- Convenio de La Haya de 1970, sobre represión de apoderamiento ilícito de aeronaves; y
- Convenio de Montreal de 1971, sobre represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

⁹² Grupo Simbólico de transporte aéreo 346, *op.cit.*, p.6.

Existen artículos relacionados con el ejercicio pleno de la soberanía de los Estados contratantes y para garantizar su seguridad como el de zonas prohibidas o también lo relacionado a emergencias, en el que cada Estado contratante se reserva el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un periodo de emergencia o en interés de la seguridad pública, a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo.⁹³ Como ejemplo está lo que sucedió en Nueva York en el 2001, en el ataque a las torres gemelas, situación en la cual el gobierno de los Estados Unidos inmediatamente cerró su espacio aéreo en la zona de los ataques aéreos.

En cualquiera de los casos anteriores, los Estados contratantes pueden exigir, de acuerdo con las reglamentaciones que establezca, que toda aeronave que penetre en las zonas indicadas, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio.⁹⁴ Y a consecuencia de lo ocurrido en 1984, en la que un caza soviético derribó a una aeronave de Corea del Sur, por sobrevolar sin autorización el espacio aéreo de la URSS, se aprobó un artículo en el Convenio de Chicago, en el que se reconoce que los Estados contratantes, en ejercicio de su soberanía, tienen derecho a exigir el aterrizaje de una aeronave civil que sobrevuele su territorio en el aeropuerto que se designe, pero sin recurrir al uso de las armas; esto con el fin de no poner en peligro las vidas de las personas.

Un hecho relevante y determinante para la navegación aérea internacional, es que en la Convención de Chicago se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que es un organismo dependiente de la ONU y es su agencia especializada en aviación, la cual tiene su sede en Montreal, Canadá, la integran la mayoría de los países del mundo y está compuesta por una Asamblea, un Consejo y otros órganos. Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

⁹³ Convenio sobre aviación civil internacional (Convenio de Chicago), *op.cit.*, p.3.

⁹⁴ *Idem.*

Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos; estimular el desarrollo de aerovías aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;

Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;

Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;

Evitar discriminación entre Estados contratantes;

Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional; y

Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.⁹⁵

En lo que respecta a la participación de México en la Convención de Chicago, es importante mencionar que forma parte desde su ratificación, hecha el 25 de junio de 1946, y ha participado en forma muy activa en los trabajos de la OACI, ha formado parte de comités y grupos de trabajo sobre la regulación del transporte aéreo internacional.

En México, las competencias relacionadas con la aviación le corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de la que depende todo el aparato institucional, como son las dependencias destinadas al sector aéreo: la más importante es Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). También pertenecen a este sector instancias como Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), etc.

La reglamentación básica en nuestro país en materia de aviación es la Ley de Aviación Civil, que establece las normas generales y específicas para que las actividades aéreas se desarrollen de manera legal en nuestro país y fue promulgada en 1995.

⁹⁵ *Ibidem*, p. 10.

Finalmente, hay que señalar que, con los elementos necesarios para analizar de qué forma se preserva la soberanía y la seguridad nacional en el espacio aéreo, se deduce que, en lo que respecta a la soberanía, todos los problemas jurídicos específicos del espacio aéreo se concentran en determinar los derechos de soberanías estatales, incluso por encima del derecho de propiedad o dominio de los particulares, que corresponde al derecho privado, esto es:

El derecho de soberanía ejercido por el Estado sobre el espacio aéreo ubicado encima de su territorio implica la manifestación de diferentes facultades, entre ellas: reglamentar, ordenar la circulación aérea, fijar zonas prohibidas o restringidas, ejercer funciones de policía en el espacio aéreo, entre otras.

El espacio aéreo tiene connotaciones en la esfera del Derecho Privado. En consecuencia, la proyección de la soberanía sobre el espacio aéreo debe conciliarse con el alcance de los derechos de los propietarios superficiales respecto del espacio aéreo situado por encima de sus fundos.⁹⁶

El derecho internacional vigente y las leyes internas se han pronunciado por la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, tanto terrestre, como el lacustre, fluvial o marítimo. Y como se ha visto, es respaldada por la Convención de Chicago. En esencia, la soberanía de los Estados permanece, aún con los compromisos adquiridos con la comunidad internacional, pues el Estado tiene siempre la libertad de actuar sobre su espacio aéreo, determinando qué actividades aéreas y cuándo son compatibles con su integridad, soberanía y, sobre todo, seguridad.

Por lo tanto, se refuerza la tesis de soberanía del Estado en el espacio aéreo, de acuerdo a las necesidades que surgen en el desarrollo y para la protección de la industria aérea internacional.

En lo que respecta a la seguridad nacional, en los inicios de la aviación únicamente se remite a la doctrina básica de la defensa del territorio, como obligación principal del Estado, pues: “La teoría de la soberanía del aire se funda en argumentos relacionados con las necesidades de asegurar la defensa nacional a través del criterio de la

⁹⁶ Grupo Simbólico de transporte aéreo 346, *op.cit.*, p. 5.

soberanía estatal. Esta posición fue adoptada por normas internas e internacionales y se apoya en el hecho de que la aviación volvía vulnerable las fronteras.”⁹⁷

La Fuerza Aérea Mexicana (FAM) es la institución encargada de la seguridad nacional en el espacio aéreo mexicano y se considera que la seguridad nacional en el ámbito espacial debe concebirse desde la rectoría del Estado, estableciendo estrecha colaboración en el ámbito internacional.

Como se constató, el concepto de seguridad nacional en el espacio aéreo también evolucionó. No debe olvidarse que la interrelación entre los Estados ha llevado a replantear el concepto de seguridad y, específicamente en este punto, se une al de interés nacional, pues no se debe perder de vista que, ante todo, la política del Estado en materia de aviación debe enfocarse tanto a la seguridad aérea como a la explotación comercial legítima de su espacio aéreo, impulsando el desarrollo económico que la propia industria tiene, como área que genera un crecimiento determinante en un mundo globalizado y que se considera de interés nacional. Ya desde la década de los 70’s, el especialista en aviación Enrique M. Loaeza hacía la misma recomendación, sobre la pujanza de un sector que genera grandes beneficios al país, y por lo que “la política aérea debe subordinarse a los grandes objetivos nacionales, una política congruente con esos objetivos.”⁹⁸

Es muy clara la recomendación que se hace, fortalecer la industria aérea, con empresas de experiencia en la aviación mundial para generar crecimiento y desarrollo en nuestro país, que redundará en beneficios para la población y el logro de objetivos nacionales.

⁹⁷ *Idem*

⁹⁸ Loaeza, Enrique M., *op.cit.*, p. 416.

CAPÍTULO 2. CONFLICTO DE MEXICANA DE AVIACIÓN

A continuación se hace una reseña de los inicios de la aviación nacional y su desarrollo, partiendo de un breve esbozo de la historia de la aviación mundial con el objetivo de ubicar a la aviación nacional en el contexto histórico que se vivía en el mundo con respecto a esta industria. Se bosquejan los antecedentes de la aviación en cuanto a las innovaciones tecnológicas que ayudaron a su desenvolvimiento, desde los primeros intentos de volar del ser humano hasta el logro de su objetivo y como lo fue perfeccionando hasta nuestros días, pasando por las diferentes etapas y modalidades de artefactos de aviación.

Una vez en el conocimiento del desarrollo mundial de la aviación, se pasa a su ubicación en el contexto nacional, partiendo también desde sus orígenes y los primeros intentos de volar en México, los hombres que hicieron posible su desarrollo, así como el surgimiento de las primeras aerolíneas, las aportaciones tecnológicas de México a la aviación mundial y los hechos históricos nacionales relacionados con los inicios de la aviación. Se describe la forma en que el Gobierno Federal inició el ordenamiento de las actividades aeronáuticas así como su reglamentación y las instituciones encargadas de regularlas.

Se continua con la historia de la Compañía Mexicana de Aviación, empresa pionera de la aviación mundial y la primera aerolínea de México, su desenvolvimiento como la razón principal de esta tesis, se describen sus inicios y la serie de acontecimientos que han determinado su existencia, la valiosa aportación de la empresa al crecimiento económico del país y su participación en hechos relevantes hasta llegar al cese de sus operaciones, la situación que atravesó en medio de un concurso mercantil prolongado para finalmente ser declarada en quiebra. Se describe puntualmente la forma en que fue llevada a una situación de quiebra fraguada intencionalmente por medio de una serie de movimientos mercantiles y financieros cuidadosamente orquestados desde los ámbitos del poder político y empresarial.

Finalmente se esboza la situación en que quedo la industria aérea nacional tras la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación, las empresas de aviación beneficiadas con su salida, se describen los daños económicos al erario y las decisiones y posiciones de las instituciones oficiales involucradas en el conflicto. Se conocen los riesgos de la aviación comercial nacional al ser degradada por las autoridades aeronáuticas de los Estados Unidos al considerar que las empresas que quedaron dando el servicio no cumplían con las especificaciones requeridas y que Mexicana de Aviación cumplía satisfactoriamente.

2.1. Desarrollo y evolución de la aviación nacional

Incontables son las narraciones que existen del anhelo del hombre por volar, sin olvidar la mítica historia de Ícaro y Dédalo que, según la leyenda griega, al querer escapar de la isla donde estaban prisioneros, Dédalo, padre de Ícaro, hizo unas alas, pero al huir, Ícaro voló tan alto que sus alas se derritieron por el calor del sol, pues éstas eran de cera, y cayó al mar.⁹⁹

Desde la antigüedad y para cumplir su deseo de volar, lo primero que hicieron los hombres fue imitar el vuelo de las aves; incluso los sabios de la antigüedad afirmaban que, para poder volar, el hombre tenía que imitar el movimiento de las alas de las aves. Existen informes de varios hombres intrépidos que lograron algunos vuelos en algo así como lo que hoy conocemos como planeadores, pero que no permanecían mucho tiempo en el aire y carecían de un total control, por lo que muchos de ellos perdieron la vida intentando volar.

En el siglo XV, el gran genio Leonardo Da Vinci realizó unos apuntes y bosquejos de máquinas que semejaban pájaros y algunos otros diseños que fueron la fuente de inspiración de la hélice, el helicóptero y planeadores actuales.¹⁰⁰ Fue hasta finales del siglo XVIII que los deseos de volar comienzan a hacerse realidad con los globos aerostáticos, pero tenían el inconveniente que no podían ser controlados; eran inflados con aire caliente y sirvieron para impulsar más el deseo de volar y de experimentar diversos métodos que los estudiosos venían planteando y poniendo a prueba años atrás. Así se inventó el dirigible, que ya era completamente controlado, incluso se ofrecían servicios de transportación aérea y carga en ellos, sobretodo en Europa; y siguieron existiendo y dando servicio paralelamente con los primeros aeroplanos.¹⁰¹ Desaparecieron con la fatal experiencia del más famoso dirigible alemán tipo Zeppelin,

⁹⁹ Grupo Grijalbo- mondadori. *Mi libro naranja de cuentos para ir a dormir*. Barcelona, España, Ediciones Junior S.A., 1990, pp.24-25.

¹⁰⁰ Esparza, Rafael R. *Historia de las comunicaciones y los transportes en México*. México, D. F., SCT, 1987, p. 56.

¹⁰¹ Novo, Salvador. *La historia de la aviación en México*. Compañía Mexicana de aviación, México, D.F. Ediciones especializadas mexicanas, S.A.de C.V. ,1974, pp. 11-14.

llamado “Hindenburg”, que explotó en el aire en Nueva Jersey, en 1937, donde perdieron la vida 36 personas.¹⁰²

Existe controversia en cuanto a quién realizó el primer vuelo en una aeronave con impulso propio y que mantuviera el vuelo controlado durante un tiempo considerable. Aunque la mayor parte de la literatura sobre aviación se lo reconoce a los hermanos Wright, quienes ya venían haciendo experimentos, pero fue el 17 de diciembre de 1903, en Carolina del Norte, Estados Unidos de América, cuando lograron realizar el primer vuelo con éxito; finalmente, los hermanos Wright habían logrado elevar una aeronave impulsada con un motor y que era más pesada que el aire, por un tiempo de 59 segundos, unos 250 metros, por lo que se les considera los pioneros en la aviación mundial.¹⁰³

Otros afirman que el primer hombre en volar fue el inventor e ingeniero brasileño Alberto Santos Dumont, quien el 13 de septiembre de 1906 realizó un vuelo en París, Francia, que duró 22 segundos por unos 220 metros a una altura de 6 metros.¹⁰⁴

A partir de entonces, la aviación avanzó de manera exponencial en todo el mundo; la tecnología y las dos grandes guerras contribuyeron a su desarrollo hasta alcanzar los tiempos actuales con aviones de mayor seguridad y comodidad.

En México, tuvo un muy peculiar desarrollo, ya que se dice que desde tiempos de los aztecas, el rey poeta Nezahualcoyotl inventó e hizo fabricar unas alas de cuero muy parecidas a las alas de los murciélagos y que era usado como planeador, hecho que retomó Juan O’Gorman para incluirlo en su mural, “La conquista del aire por el hombre”, que se encuentra ubicado en la terminal 1 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

¹⁰² “Historia General”, en <http://historiageneral.com/2011/01/24/la-tragedia-del-zeppelin-hindenburg/>, consultada 28 de junio de 2013.

¹⁰³ Novo, Salvador, *op.cit.*, pp. 12-15.

¹⁰⁴ Esparza, Rafael R, *op.cit.*, p. 205.

Después de eso, existen varios intentos documentados de mexicanos que intentaron volar, ya sea en planeadores o con globos aerostáticos. Así por ejemplo, José María Alfaro logró elevar un globo aerostático en 1784 y lo mismo hizo Antonio María Fernández un año después.¹⁰⁵ Otros señalan que en 1842, en Guanajuato, Benito León Acosta fue el primer aeronauta mexicano al lograr una ascensión en globo. Pero sin duda, el acontecimiento más espectacular fue el que llevaron a cabo el Sr. Joaquín de la Cantolla y Rico y Manuel Lapuente con su famoso “Globo de Cantolla”, que era usado para fines publicitarios y de paseos aéreos. Otro espectáculo aéreo muy conocido fue un dirigible que la fábrica de cigarros “El buen tono” hizo elevar sobre la capital en 1908.¹⁰⁶

Un hecho relevante es que en 1895 el Ingeniero Luis Bringas escribió una serie de artículos y estudios técnicos sobre aeronáutica. Se trataba de estudios serios y muy importantes para la aviación mexicana y que lamentablemente se perdieron en circunstancias muy oscuras.¹⁰⁷

Existen, además de los ya mencionados, una serie de nombres que fueron determinantes en el desarrollo de la aviación en México; ellos aportaron conocimiento y entusiasmo. Son los hermanos Miguel y Jacobo Lebrija, los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldosoro, Juan Guillermo Villasana, Juan F. Azcárate, diseñador de aviones tan confiables y seguros que era imposible, al parecer, que se cayeran.¹⁰⁸ Y desde luego, el Ing. Angel de Lascurain y Osio, brillante constructor de los mejores aviones mexicanos, en toda su carrera construyó más de 200 aviones y 15 prototipos diferentes todos ellos, habiendo volado y demostrado cualidades superiores a los construidos en el extranjero en las mismas épocas.¹⁰⁹

¹⁰⁵ *Ibidem*, pp. 18-19.

¹⁰⁶ Novo, Salvador, *op.cit.*, pp. 22 y 25.

¹⁰⁷ *Ibidem*, p. 25.

¹⁰⁸ Villela Gómez, José. *Pioneros de la aviación mexicana*. México, *cit. pos.* Esparza, Rafael R, *op.cit.*, p. 116.

¹⁰⁹ Ramírez Alvarado, Oscar Fernando. “Sociedad mexicana de estudios aeronáuticos latinoamericanos”, México, 21 de mayo 2013, en <http://smeal.com.mx/articulos/>, consultada 28 de junio de 2013.

Es hasta el 8 de enero de 1910, que Alberto Braniff logró despegar en su biplano “Voisin”, en los llanos de Balbuena, voló un kilometro y medio a una velocidad de 56 kms. por hora a una altura de 25 metros, convirtiéndose en el primero en volar un avión propulsado a motor y control de dirección voluntaria, en toda Latinoamérica.¹¹⁰

A partir de entonces comienza una explosiva y entusiasta afición por la aviación en México, a pesar de que el país atravesaba por momentos difíciles, de cruentas luchas de liberación y de enfrentamientos de grupos revolucionarios que se disputaban el poder. La actividad aérea se llevó a cabo en esos tiempos con altibajos y por momentos fue casi nula. En 1911, se llevaron a cabo unas exhibiciones de pilotos franceses, en las cuales estuvo presente el famoso piloto Roland Garros y en lo que serían las primeras exhibiciones aéreas de México.¹¹¹ Francisco I. Madero se convierte en el primer presidente del mundo en volar en aeroplano al aceptar la invitación del piloto francés Dyot; el paseo presidencial duró unos diez minutos y se realizó en los llanos de Balbuena y quedó tan complacido que ordenó la compra de dos aviones monoplanos a una escuela norteamericana de aviación, así como la instrucción de cinco jóvenes mexicanos, quienes pasaron a formar parte de la historia como los precursores de la Fuerza Aérea Mexicana (FAM).¹¹²

La aviación mexicana tuvo un auge, apoyado por los nuevos gobiernos revolucionarios, lo que provocó un mayor entusiasmo e interés en nuestro país con todo lo relacionado a la aviación. Una serie de hechos constituyen las aportaciones de la aviación mexicana al mundo, aunado ello a los estudios antes mencionados que realizó el Ingeniero Bringas, también es posible destacar los siguientes acontecimientos:

¹¹⁰ Novo, Salvador, *op.cit.*, p. 26.

¹¹¹ IPN. “Historia de la aviación en México”, México, ESIME, Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica, en http://www.autoriawcm.ipn.mx/wps/wcm/connect/esime_ticomán/ESIME_TICOMAN/Inicio/CONOCENOS/Historia/Historia+de+la+aviación+en+México/, consultada el 19 de junio de 2013.

¹¹² SEDENA. Secretaría de la Defensa Nacional. Fuerza Aérea Mexicana. México, D.F., en <http://www.sedena.gob.mx/index.php/conoce-la-sedena/antecedentes-historicos/fuerza-aerea-mexicana>, consultada el 19 de junio de 2013.

1908: El Ingeniero Alfredo Robles Domínguez escribió un “tratado de locomoción aérea” y el mismo construyó un avión que no alcanzó el éxito que esperaba, pero aportó datos muy valiosos para futuras experiencias.¹¹³

1909: Se construye el primer helicóptero mexicano.

1910: Se construye un avión-helicóptero con 2 motores.

1912: Se inicia la construcción de aviones y se le encarga al Ing. Villasana la manufactura de 5 aparatos tipo Duperdussin para el ejército mexicano.¹¹⁴

1915: El presidente Carranza crea el arma de aviación militar, así como el Departamento de la Fuerza Aérea Nacional, que después se convierte en la Fuerza Aérea Mexicana (FAM). Se crea la Escuela Nacional de Aviación o Escuela de Aviación Militar, cuyo primer director fue el coronel Alberto Salinas Carranza, y lo que después se convertiría en el Colegio del Aire. Asimismo, comienza a funcionar oficialmente el Aeródromo Nacional de Balbuena.¹¹⁵

Se inauguran los talleres nacionales de construcciones aeronáuticas en los llanos de Balbuena. En dichos talleres fue donde se construyeron los primeros aviones en serie en el mundo, pues en otros países sólo se hacían sobre pedido y en un número muy limitado; la sociedad comercial estaba formada por Francisco Santarini y Juan Guillermo Villasana, éste último es el ingeniero sobre quien recayó la responsabilidad de diseñar las estructuras y los motores para los nuevos aviones, es el creador del revolucionario diseño de la nueva hélice “Anáhuac”, hecha de madera, cuya densidad era igual en ambos lados, proporcionando mayor potencia al motor, superaba a los diseños europeos, y que se vendieron a Centro, Sudamérica y a Japón.¹¹⁶ También se diseña el motor “Garza Blanca”, con los pistones por fuera, el motor giraba con la hélice. Otras fechas importantes son:

¹¹³ Esparza, Rafael R, *op.cit.*, p. 66.

¹¹⁴ Novo, Salvador, *op.cit.*, p. 27.

¹¹⁵ ASA. Aeropuertos y Servicios Auxiliares. *Puertos del Aire*, México, SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1997, p. 12.

¹¹⁶ *Ibidem*, p. 22

- 1916: Los motores europeos Hispano-Suiza se establecen en México y crean la marca SS México.
- 1918: Se fabrica el primer hidroavión mexicano y se bota en Veracruz.
- 1920: El ingeniero Ángel Lascurain abre la carrera de constructor de aviones.
- 1921: Lascurain y Santarini inventan el primer simulador estático de helicópteros del mundo.
- 1922: Lascurain lanza su avión serie “E”, sustituyendo los tirantes por largueros en las alas.
- 1923: Lascurain fabrica a “Tololoche”, un avión cuyo fuselaje era de caoba, totalmente liso, con menor resistencia al aire y el “Quetzalcoatl”, con motor BMW.¹¹⁷

Estos hechos prueban el interés que había en México por la aviación y la investigación que se hacía con resultados exitosos y que llevaron a la conformación de la aviación mexicana. No obstante que el país estaba en plena revolución, la aviación se abrió paso y se insertó en la vida nacional. Es hasta la llegada de Venustiano Carranza, y con la firma de la Constitución de Querétaro el 5 de febrero de 1917, cuando el país retoma la vía constitucional y un relativo orden decretado por Carranza. Y es precisamente él quien ordenó la formación de la flotilla constitucionalista, que constaba de 3 monoplanos y un grupo de jóvenes pilotos mexicanos y extranjeros.¹¹⁸

Un hecho relevante de la aviación nacional es que, en 1914, la tripulación del buque “Tampico”, anclado en el puerto de Topolobampo, Sonora, desconoció al gobierno Huertista y se unió a las fuerzas constitucionalistas. Esto provocó que otros buques le bloquearan la salida, se entabló una batalla naval y cuando parecía que lo tenían vencido, apareció en el cielo el biplano “Sonora”, que lanzando bombas rudimentarias, provocó tal confusión y pánico en la tripulación del buque “Guerrero”, que aunque no le habían causado graves daños, suspendieron el ataque y huyeron, registrándose así el primer ataque aeronaval del mundo.¹¹⁹

¹¹⁷ *Idem.*

¹¹⁸ SCT, *op.cit.*, p. 203

¹¹⁹ IPN, *op.cit.*

Como se mencionó, el Presidente Carranza fue quien restableció el orden constitucional en el país, pero de ninguna manera se puede decir que el país estaba en paz, pues los enfrentamientos entre los grupos de revolucionarios no cesaron hasta la muerte de los principales caudillos.

Después del asesinato de Carranza, el 20 de mayo de 1920, es nombrado presidente interino Adolfo de la Huerta, quien a su vez entrega el poder a Álvaro Obregón, el 10 de diciembre de 1920. El primer gran problema que enfrenta Obregón es el no reconocimiento de parte del gobierno de Estados Unidos, debido al conflicto de intereses originados por la nueva constitución, concretamente las compañías petroleras norteamericanas. Obregón les prometió respetar sus intereses, pero tanto su embajador como el presidente de los Estados Unidos no se dieron por satisfechos, por lo que en 1923, en la Ciudad de México, Obregón firma “Los tratados de Bucareli”, a cambio del reconocimiento a su gobierno. Obregón tuvo que aceptar las condiciones de tan nefasto tratado, que más bien era un “Acuerdo entre caballeros”, pues nunca fue ratificado por el Congreso de ninguno de los dos países, y en el que México se comprometía, entre otras cosas, a abstenerse por un largo tiempo, unos dicen por 30 años otros por 50, a no realizar investigaciones en diversas áreas industriales, tales como la fabricación de motores o aviones. Una consecuencia de los Tratados de Bucareli fue el cierre de los Talleres nacionales de construcciones aeronáuticas.¹²⁰

Con la firma de este tratado se frustran todos los proyectos de investigación aeronáutica en México, desapareciendo la fabricación de motores y aviones. A partir de entonces, la industria aérea nacional ha evolucionado y se ha desarrollado dependiendo completamente del exterior.

Una de las primeras acciones del gobierno federal fue reglamentar las actividades aeronáuticas, de tal forma que en 1920 se creó la Sección técnica de navegación aérea, dependiente de la Dirección de Ferrocarriles, de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, (SCOP). La primera persona encargada de la

¹²⁰ ASA, *op.cit.*, p. 22.

Sección fue el Ingeniero Juan Guillermo Villasana, reconocido como el fundador de la aviación civil mexicana; una de las primeras encomiendas que tuvo, fue la de elaborar un reglamento propio para la aviación. Y el 18 de octubre de 1920, se publicaron en el Diario Oficial de la Federación las bases para el establecimiento de líneas aéreas de navegación de servicio público, así como el primer marco legal de la actividad aérea comercial de México.¹²¹

Posteriormente, el 31 de marzo de 1921, se publica la convocatoria para el establecimiento de un servicio aéreo diario entre México-Tampico. La respuesta no se hizo esperar y la primera concesión para transportar pasajeros, correo y carga en la ruta México-Tuxpan-Tampico-Laredo-Matamoros-Salttillo-Monterrey-San Luis Potosí fue para la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.L.

En 1922 se expide la tercera concesión para los señores George L. Rihl y William Mallory, quienes compran a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.L., y en 1924 forman la nueva Compañía Mexicana de Aviación, con la ruta México-Tuxpan-Tampico-Matamoros.¹²² Después aparecieron pequeñas compañías que fueron absorbidas posteriormente por *Panamerican Commercial Airways*.

A partir de entonces comienza la consolidación de la aviación mexicana, que en la mayor parte corresponde a Mexicana de Aviación, pues al ser prácticamente la única empresa de aviación operando en México, fue la que construyó los primeros aeropuertos que hubo en el país, así como la encargada de la modernización de la industria aérea nacional.¹²³

En 1922 había sido cancelada la Sección Técnica de Navegación Aérea, sin ninguna explicación, y todos los asuntos relacionados a la aviación civil se turnaron a la Sección de Aviación Comercial, supeditada al Departamento de Aeronáutica de la Secretaría de Guerra y Marina, continuando el Ingeniero Villasana al frente. Es hasta 1926, que se

¹²¹ SCT. "Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cien años de comunicaciones y transportes en México 1891-1991", México, D.F., 1991, pp. 206.

¹²² *Ibidem*, pp. 206-207.

¹²³ Novo, Salvador, *op.cit.*, pp. 53-54.

reabrió una oficina de aviación civil en la SCOP y que en 1928 se transformó en el Departamento de Aeronáutica Civil, obviamente con el Ing. Villasana al frente.¹²⁴

México participó y firmó el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, que se llevó a cabo en Madrid, España, en 1926; y más tarde, en 1928, ratificó dicho Convenio y firmó el Convenio sobre Aviación Comercial en La Habana, Cuba.

En 1928, entra en servicio el Puerto Aéreo Central, que posteriormente, y con varias remodelaciones, sería el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que algunos llaman Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México; fue el primero en América Latina.¹²⁵ El periódico *El Universal* del 12 de octubre del mismo año publicó que México ocupaba el segundo lugar en aviación en América.

En 1930, se publicó la Ley de Aeronáutica Civil, en el Diario Oficial de la Federación, con lo que se da el impulso definitivo a la aviación comercial en México.¹²⁶ Es a partir de este año cuando realmente comienza el despegue de la aviación mexicana y se crearon nuevas rutas para alentar el surgimiento de más empresas de aviación comercial. De esa forma, en 1934 se creó Aeronaves de México, con capital privado, que después llegó a ser una empresa estatal.¹²⁷ Un rasgo muy característico de las dos principales aerolíneas del país es que, a lo largo de su historia, pasan por etapas de privatización y luego de estatización.

La industria aérea mexicana estaba consolidando rutas nacionales e internacionales, ofreciendo toda clase de servicios aéreos; los pilotos mexicanos realizan vuelos, primero por toda América Latina y luego por el mundo; comienza la construcción de aeropuertos por todo el país, para acercar poblaciones alejadas a la capital, según se van dando las necesidades de comunicación y de acuerdo a las demandas de la población. Crece la infraestructura aeroportuaria del país, que con el paso del tiempo se

¹²⁴ SCT, *op. cit.*, p. 220.

¹²⁵ *Idem.*

¹²⁶ SCT, *op.cit.*, p. 219.

¹²⁷ Novo, Salvador, *op.cit.*, p. 29.

van remodelando y modernizando, con la llegada de las nuevas tecnologías requeridas en la aviación.¹²⁸

Igualmente, se elaboró y publicó el reglamento interior de aeropuertos, así como se crearon las instituciones encargadas de brindar los servicios para el funcionamiento de la industria aérea, tales como: Aeropuertos y Servicios Auxiliares, (ASA), Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), etc.

En 1952 se hace una reorganización del Departamento de Aeronáutica Civil y se eleva al rango de Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), se actualiza su marco jurídico, pero mantiene como principio primordial:

La soberanía de la nación en el espacio aéreo mexicano, promoviendo el desarrollo de sistemas de transporte aéreo y sus servicios auxiliares y conexos sobre bases de seguridad y permanencia y atendiendo la regulación del uso y aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, bajo condiciones de competencia equitativa y de protección al medio ambiente.¹²⁹

A partir de entonces, la industria aérea mexicana se caracteriza por un crecimiento y desarrollo muy dinámico, que contribuyó a fortalecer el impulso que la economía mexicana tuvo durante todo el periodo del desarrollo estabilizador de mediados del siglo XX, fue la punta de lanza del reconocimiento de México en el mundo, con el surgimiento y empuje de una futura industria turística nacional, que llevó a posicionar a México entre los primeros lugares de preferencia como destino turístico en el mundo, brindando excelentes servicios de hotelería, playas de extraordinaria belleza natural, sitios históricos de interés, cultura, gastronomía y una red de comunicación aérea de excelente calidad y seguridad.

El impulso al turismo trajo la consolidación de la industria aérea, la cual carecía de un marco jurídico apropiado para una industria en constante crecimiento, que por el volumen de pasajeros y el tamaño de su mercado, ocupaba el primer lugar en América Latina, seguido de Brasil y Argentina, y que siguiendo el ejemplo de Estados Unidos y

¹²⁸ IPN, *op.cit.*

¹²⁹ SCT, *op.cit.*, p. 215.

otros países, demandó la desregulación del sector, lo cual se lleva a cabo en 1991 y que provocó una severa crisis debido a una apertura indiscriminada.

En nuestro país, la desregulación consistió en la emisión de un oficio administrativo en el cual se establecía libertad para establecer rutas, tarifas y frecuencias, sin restricción alguna y conservando en otros aspectos la Ley de Vías Generales de Comunicaciones de 1940. Al no modificar el marco jurídico, se propició el ingreso de nuevas empresas, la operación de aviones chatarra y el establecimiento de tarifas abajo del costo de operación, originando una pérdida generalizada.

Fue hasta 1995, con la promulgación de la Ley de Aviación civil, que se establecieron los requisitos para el otorgamiento de concesiones y permisos, así como para la introducción de servicios. A partir de 1997 se inició la regulación a través de Normas Oficiales que señalan estándares operativos indispensables para garantizar una prestación del servicio segura y con calidad.¹³⁰

La última modificación a la Ley de Aviación Civil se hizo en 2001, en las que se incorporaron las propuestas de los actores involucrados en esta industria, para tratar de incorporar las tendencias de la globalización, pero aún así, se trata de una industria que precisa de constantes revisiones a su regulación para adecuarse a las demandas actuales y con la visión a futuro para beneficio del país.

¹³⁰ “¿Monopolio, oligopolio o competencia abierta?. Las líneas aéreas nacionales ante la globalización”, en *Fuerte y Claro*, México, D.F., revista interna para el personal de Compañía Mexicana de Aviación S.A.de C. V. impresa por Litográfica Ruiz, S.A.de C. V., 2001, número 30, septiembre-octubre 2001, pp.2-5.

2.2. Ubicación histórica de Mexicana de Aviación

La historia de Mexicana de Aviación es la historia de la aviación en México, ya que buena parte del desarrollo de esta industria se debe a la creación y crecimiento de esta empresa, pionera de la aviación mundial.

La “Mexicana”, como aún suelen llamarla las personas que usualmente y por generaciones han utilizado sus servicios, fue creada con la primera concesión de transporte aéreo que otorgó el gobierno mexicano al Sr. Harry Lawson, el 12 de julio de 1921, primero como Compañía Mexicana de Transportación Aérea, para operar la ruta México-Tuxpan-Tampico, y que en 1924, tras una serie de problemas financieros por los que pasó la compañía, es adquirida por George L. Rihl y William L. Mallory, para formar la Compañía Mexicana de Aviación, S.A., con cuatro aviones Lincoln Standard de cabina abierta con capacidad para 1 pasajero, 1 piloto y 50 kgs. de carga, que regularmente era correspondencia, y que volaban a una velocidad de 95 kms. por hora, convirtiéndose así, en la cuarta aerolínea más antigua del mundo, sólo después de la holandesa KLM, la australiana Quantas y la colombiana Avianca.

Desde su nacimiento, la empresa ha estado determinada por acontecimientos relevantes ligados a la historia del país, ya que una de las primeras labores de la compañía, fue la transportación de la “raya”, o sea, la nómina de los trabajadores de los campos petroleros del Golfo de México, debido a que los pagadores frecuentemente eran asaltados por tierra, aunque aún no había pista de aterrizaje y el dinero era lanzado desde el avión a un punto blanco en la selva cerca de los pozos.

Por cierto, un acontecimiento muy famoso en el medio de la aviación, es el hecho de que en una ocasión, el avión que transportaba la “raya” llevó a un pagador inexperto de la Compañía petrolera “El Águila”, quien por primera vez ejecutaría la acción de lanzar el saco con el dinero, que en ese entonces eran monedas de oro, se dice que el saco contenía la cantidad de 80 mil pesos oro, la forma de hacerlo era mediante una señal que los trabajadores de los campamentos hacían al piloto para indicarle que todo estaba en orden y que no había ningún peligro, éstos extendían una sábana blanca

sobre el piso y el piloto al ver la sábana daba una segunda vuelta para que el pagador lanzara el saco del dinero, el nerviosismo del inexperto pagador hizo que lanzara el saco en la primera vuelta y éste cayó en plena selva, perdiéndose miles de pesos, se emplearon muchos hombres en la búsqueda, pero todo fue en vano, nunca logró encontrarse.¹³¹

En sus inicios, la compañía brindaba toda clase de servicios a las compañías petroleras, todas ellas extranjeras, les hacía llegar los suministros a sus campos petroleros con rapidez, también les brindaba el servicio de taxi para transportar a sus funcionarios entre las diversas instalaciones, así como a los principales puertos y ciudades del país involucradas en el negocio del petróleo, como lo eran: Veracruz, Tuxpan, Cd. Victoria y Tampico; que en ese tiempo era la segunda ciudad más importante después de la Cd. De México.

Otro de los servicios que ofrecía la compañía era la fotografía aérea, para la elaboración de los planos de las propiedades petroleras de las diferentes compañías, pues durante la temporada de lluvias, la labor de levantar planos se volvía imposible por tierra, este servicio también se brindó a la Secretaría de Guerra y Marina para la elaboración de cartografía y para fines geológicos, para esto, la compañía firmó contrato con la empresa de Sherman M. Fairchild de Estados Unidos, quien se dedicaba a la fotografía aérea para levantar planos, lo que resultó un negocio muy redituable, aunque al principio fue difícil por la falta de experiencia en el negocio a la hora de cotizar los servicios, pero finalmente se corrigieron los errores y la compañía logró aumentar las utilidades, que fueron utilizadas para reponer las pérdidas y para la adquisición de nuevos aviones.¹³²

La concesión que otorgaba el gobierno era para la transportación aérea de pasajeros, correo y carga, así que en 1926, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas,

¹³¹ Novo, Salvador, *op.cit.*, pp. 51-53.

¹³² *Ibidem*, pp. 44-45.

(SCOP), y la Compañía Mexicana de Aviación, S.A. firman un contrato por diez años para transportar correo a Tampico, vía Tuxpan, a razón de un peso por kilogramo.¹³³

La construcción de los primeros aeropuertos del país fueron obra de Mexicana de Aviación, ya que con la adquisición de nuevos equipos, constantemente se veía en la necesidad de construir nuevos puertos aéreos, por las características propias de los aviones.¹³⁴ Como ocurrió en 1928, cuando la empresa añade a su flota los trimotores Ford y con esto se inauguran los vuelos regulares internacionales, al entrar en servicio la ruta México-Tampico-Brownsville, el vuelo inaugural estuvo al mando de Charles A. Lindbergh, el piloto más famoso de ese tiempo y quien participó en la estructuración de Mexicana de Aviación, pues en 1929 se concretó la venta del total de las acciones de la compañía a *Pan american Airways*, lo que sirvió para consolidar su crecimiento y su internacionalización.¹³⁵ Con la adquisición de los nuevos aviones trimotores Ford comenzó el servicio de traslado masivo de pasajeros, ya que tenían capacidad para 1 piloto, 1 sobrecargo y 13 pasajeros.

Poco tiempo después la compañía añadió nuevos equipos que se incorporaron a la flota, además de los Lincoln Standard y trimotores Ford, comenzó a operar con aviones Fairchild, Travelair, monoplano Ryan, con los cuales inicia operaciones al sureste con destino final en Mérida, una de las ciudades cuna de la aviación, este vuelo, conocido como “el lechero”, ya que tenía escalas en Tejería (Veracruz)-Minatitlán-Villa Hermosa-Ciudad del Carmen y Campeche, para finalmente llegar a Mérida,¹³⁶ con el cual quedaba comunicado el sureste del país, al principio esta ruta tuvo problemas por los tres volcanes que atravesaban la ruta, debido a que presentaban dificultades mayores por las elevaciones de dichos volcanes y las condiciones del clima, lo que hizo que se iniciara la ruta en forma combinada con los Ferrocarriles Nacionales de México, la ruta iniciaba volando de Tampico a México vía Tuxpan, continuaba por Ferrocarril a Veracruz durante la noche y al día siguiente se proseguía a Mérida en avión con todas

¹³³ ASA, *op.cit.*, p. 209.

¹³⁴ Novo, Salvador, *op.cit.*, pp. 53-54.

¹³⁵ Ruíz Romero, Manuel. *Mexicana. La primera siempre será la primera*. México, G.M. Editores, 2006, p. 86.

¹³⁶ Novo, Salvador, *op.cit.*, p. 109.

las escalas señaladas; pronto esta situación fue superada, con la instalación de equipo de radiotelegrafía a los aviones trimotores Ford y a los Fokker-7.¹³⁷

En la década de los años 30's, la compañía comienza a crecer y México se va incorporando poco a poco a la nueva tecnología aeronáutica. En 1930 Mexicana de Aviación se convierte en la primera línea aérea internacional en unir dos destinos internacionales, Brownsville, Texas y Guatemala, con escalas en México, y de esa forma se enlaza al sistema de rutas de la *Pan American Airways* a varios países centroamericanos.

En 1936 inicia sus vuelos a Los Ángeles, California, a donde arriba como la primera y única aerolínea extranjera, convirtiendo su aeropuerto en internacional, esta ruta durante muchos años fue la más importante para la compañía en términos económicos, el vuelo duraba 13 horas con 55 minutos y tenía escalas en Guadalajara-Los Mochis-Mazatlán-Hermosillo y Mexicali.

Finalmente, Mexicana de Aviación había logrado comunicar a buena parte del país con sus rutas al norte, al sureste y desde luego la ruta México-Tampico, que se considera como la ruta madre de la aviación en México, y mucho tiempo fue la más importante, además de comunicar a México con el extranjero con sus primeras rutas internacionales, pues la ruta de Tampico se prolongó hasta Brownsville, la de Tapachula se prolongó a Guatemala y la nueva ruta a Los Ángeles.

Le corresponde a Mexicana de Aviación el mérito de la introducción de la radiotelegrafía aérea a México, al instalar este equipo a los trimotores Ford y a los Fokker-7, con lo que quedó resuelto el problema de cruzar la ruta de los volcanes en el tramo de México a Veracruz, completando así el circuito hasta Mérida.¹³⁸

¹³⁷ *Ibidem*, pp. 73-74.

¹³⁸ *Ibidem*, p. 85.

A finales de la década se inaugura la ruta México-Monterrey, con los recientemente adquiridos DC-2 y que más tarde se extendería a Nuevo Laredo. Los avances tecnológicos de los nuevos equipos hacía que los viajes fueran cada vez más cómodos, seguros y entretenidos, ya que en 1938, aparece el primer número de la revista “Caminos del aire”, que por muchos años informaría a empleados y pasajeros sobre el acontecer de la compañía y del mundo de la aviación en general, posiblemente es la primera revista a bordo de los aviones en el mundo.¹³⁹

La década de los años 40’s, inicia para Mexicana de Aviación, con el diploma de seguridad correspondiente al año 1941 que le otorgó el Consejo Interamericano de Seguridad reunido en Nueva York en 1942, además inaugura su propia escuela para mecánicos de aeronáutica.

La aerolínea continuó su expansión y crecimiento al iniciar vuelos a rutas que con el tiempo se convirtieron en emblemáticas, como es el caso de la ruta México-Mérida-Habana, tan emblemáticas fueron estas rutas, que cuentan que en Mérida, la gente esperaba especialmente el vuelo del capitán Rodolfo Torres Rico, para hacer el viaje a la capital del país, por su fama de piloto sereno y seguro, así como él, muchos son los nombres de los primeros aviadores mexicanos y extranjeros que ayudaron a escribir la historia de Mexicana de Aviación y que a su vez ayudaron a formar con total desinterés a otros aviadores.

En el caso de la Mexicana, justificadamente se puede ufanan de haber formado a una verdadera “élite” de hombres del aire, capaces, responsables y bien disciplinados. Desde sus comienzos, la “flor y nata” ha estado en las filas de la Mexicana, aseveración que comparten la gran mayoría de los que nos dedicamos a la industria del transporte aéreo y el público en general.¹⁴⁰

Otro avance significativo en esos tiempos fue el inicio de los vuelos nocturnos, que propició nuevos requerimientos técnicos en los aviones y en los aeropuertos. Mexicana de Aviación ya había sido la primera en implantar en México los vuelos por

¹³⁹ “La primera revista que voló”, en *Vuelo*. México, D.F., Expansión Grupo Editorial, edición especial de colección, julio de 2006, p. 88.

¹⁴⁰ Novo, Salvador, *op.cit.*, pp. 99-100.

instrumentos en 1938 y ahora establecía la primera ruta iluminada en América Latina. Al iniciar vuelos nocturnos a Los Ángeles en 1943, se trataba de un vuelo que llegaba de noche, lo que requería de la iluminación de las pistas. Así, de la misma manera, todos los avances en la aviación mexicana fueron aportación de Mexicana de Aviación.

Son los años de la Segunda Guerra Mundial y Mexicana de Aviación contribuyó con el gobierno del presidente Ávila Camacho en su decisión de declararle la guerra a las potencias del eje Roma-Tokio-Berlín, de tal forma que México envió al glorioso Escuadrón 201 a combatir al Pacífico, y es precisamente uno de los primeros pilotos que tuvo Mexicana de Aviación quien estuvo al mando del Escuadrón 201, además se requirió la construcción de varios aeropuertos en todo el país con la mayor celeridad que el caso requería, Mexicana de Aviación construyó varios aeropuertos con pistas de concreto en lugares estratégicos en todo el país y fueron acondicionados con equipo de comunicaciones.¹⁴¹

También en este año de guerra, la Mexicana amplió el servicio meteorológico para cubrir las veinticuatro horas del día, y sus veintitrés estaciones de radiocomunicación diseminadas por todo el territorio nacional, prestaron grandes servicios e informes a la Fuerza Aérea Mexicana encargada de vigilar nuestras costas. Además, sus aviones efectuaron diez vuelos especiales a través del Golfo de México, de Mérida a Nuevo Orleans, para transportar y reincorporar al servicio de las democracias a marinos supervivientes cuyos barcos fueron torpedeados por el enemigo en aguas del Caribe.¹⁴²

En 1944, inversionistas mexicanos compran parte de las acciones de Mexicana de Aviación a *Pan American Airways*, lo que se tradujo en el predominio del capital nacional en la compañía. También en esta década se incorpora a la flota un avión que haría leyenda en la aviación mundial, se trata del bimotor Douglas DC-3, llamado el “Rey de los cielos”, por el confort con el que se viajaba, además de reunir las características más avanzadas de seguridad y lo último de las innovaciones en la aviación, “el piloto automático”, que vino a revolucionar todo el concepto de la aviación, al considerarse que viajar en avión era muy seguro.

¹⁴¹ *Ibidem*, p. 133.

¹⁴² *Ibidem*, p. 135.

Poco después, y siguiendo con la costumbre de mantenerse a la vanguardia en la adquisición de nuevos equipos, en esa misma década se adquieren aviones DC-6, DC-7 y Packet C; éste último utilizado como carguero. Se inician los vuelos directos a Los Ángeles con duración sólo de 6 horas con 55 minutos.

El DC-6, fue el primer avión con cabina presurizada, lo que representó aun mayor comodidad para los pasajeros y menor tiempo en los recorridos, tenía una amplia y lujosa cabina para 56 pasajeros por lo que se le conoció como el “Aeropalacio”, Grandes personajes célebres nacionales e internacionales volaron con Mexicana de Aviación en esa época, sobretodo artistas de reconocimiento internacional, como Marilyn Monroe, quien tuvo la delicadeza de posar, en una inolvidable fotografía, en la puerta de uno de los aviones de Mexicana de Aviación con el nombre de la compañía enmarcando su figura,¹⁴³ también lo hicieron: Tyrone Power, Orson Welles, Walt Disney, Johnny Weissmüller, Mary Pickford, escritores como Ernest Hemingway, Toreros como Armillita y Lorenzo Garza, y en cuanto a los artistas nacionales de la época, estaban: María Félix, Pedro Infante, Jorge Negrete, Pedro Armendáriz, Arturo de Córdoba, Cantinflas, etc. De todos ellos Mexicana de Aviación conserva inolvidables fotos. Dolores del Río solicitó el servicio de traslado de su perro mascota y de esa forma se inauguró el servicio de transportación de mascotas. Muchas películas fueron filmadas en los aviones e instalaciones de Mexicana de Aviación y varios de sus empleados actuaron de extras en algunas de esas películas.

En 1948, la compañía enfrentó dos serios problemas: La devaluación de la moneda a 8.65 pesos por dólar y las pláticas para el primer Pacto Aéreo Bilateral con los Estados Unidos, estos dos acontecimientos afectarían sus operaciones, a pesar de eso, en 1949, La Administración Civil de los Estados Unidos, otorga a Mexicana de Aviación la autorización para reparar aeronaves de matrícula norteamericana en reconocimiento a la calidad de su personal técnico, este certificado fue el primero que el gobierno de los Estados Unidos expedía fuera de su país, y fue otorgado después de pasar

¹⁴³ Compañía Mexicana de Aviación, *op.cit.*, portada.

satisfactoriamente una serie de rigurosas inspecciones a sus instalaciones y a su personal técnico.¹⁴⁴

En los años 50's y con los recientemente adquiridos DC-6, Mexicana de Aviación se consolida con el inicio de operaciones a nuevas estaciones que, desde entonces, se han mantenido como puntales en su esquema de rutas, como son: Chicago y San Antonio en los Estados Unidos y Puerto Vallarta, Jalisco. Es la década de la prosperidad de Mexicana de Aviación, el crecimiento de la empresa se da por los constantes incrementos de sus operaciones, ya que en 1949 se había creado la división de carga, lo que vino a fortalecer las finanzas de la empresa, las cifras dan cuenta de ello, en 1949, la carga fue de 7 millones de toneladas y sólo dos años después, la cifra ascendió a 21 millones de toneladas, lo que aunado al constante aumento de pasajeros arrojaban grandes utilidades a la empresa, que en esos años reportó 13 años consecutivos con utilidades en sus ejercicios fiscales y un aumento en el capital social de la empresa. En 1950 reportaba un capital social de 22 millones de pesos y para 1956, ya eran 60 millones de pesos. Recibió múltiples reconocimientos nacionales, pero sin duda, uno de los más valiosos era el certificado que otorgaba el Consejo Interamericano de Seguridad, que en 1950 considera a Mexicana de Aviación como la aerolínea más segura entre todas las que operaban en América Latina. “--- 1952---se transportaron 434,410 pasajeros, se volaron prácticamente setenta y cuatro mil horas y las operaciones fueron casi perfectas.”¹⁴⁵

También es la década del lanzamiento de los *Tours* todo pagado, antecedente del famoso VTP, (Viaje Todo Pagado), de Mexicana de Aviación, que representó el inicio de la actividad turística masiva en el país, al ofrecer este tipo de servicio, el paquete incluía: Transportación aérea, hospedaje en los hoteles de primera categoría, alimentos, traslados terrestres y en algunos de ellos, visitas a sitios de interés turísticos. Con el tiempo el VTP de Mexicana de Aviación se convertiría en la columna vertebral de toda la industria turística nacional.

¹⁴⁴ Novo, Salvador, *op.cit.*, pp. 155-156.

¹⁴⁵ *Ibidem*, p. 163.

En 1955, se inaugura la escuela para sobrecargos de Mexicana de Aviación. Y en 1956, adquiere una gran computadora IBM, para realizar 17 trabajos distintos de cálculo, lo que representaba la agilización de buena parte del trabajo administrativo de la empresa y la entrada de lleno a la modernidad tecnológica de la computación. Pero no todo fue bueno es esta década, ya que en 1957 hubo fuertes pérdidas también, por la adquisición de 4 aviones DC-7, que no cumplieron con las expectativas que se esperaba de este equipo.

La década de los 60's es el inicio de la era del jet, y Mexicana de Aviación adquiere 4 Comet-4C, aviones de fabricación inglesa, con finísimos motores Rolls-Royce, con capacidad para 95 pasajeros, 3 pilotos y 4 sobrecargos, que cubrían rutas internacionales en tiempos records, el vuelo inaugural de los jets, fue a Los Ángeles, nuevamente Mexicana de Aviación marcaba la vanguardia en la aviación, pues México fue el primer país en traer los jets a América Latina, el acontecimiento fue motivo para que los principales diarios de la república le dedicaran toda una plana de sus publicaciones del día 4 de julio de 1960, donde brindaban toda la información de los nuevos aviones "jets" de Mexicana de Aviación, así como la descripción de los mismos, las ventajas que representaba viajar en ellos, con toda clase de comodidades, rapidez y seguridad. Por la expectación que causó su llegada, la gente acudía al Aeropuerto Central para conocer el avión y ver de cerca su lujoso interior, la compañía lo tuvo abierto al público durante una semana.

En 1961, como resultado del convenio bilateral con Estados Unidos se le asignó la ruta a Dallas Fort worth, Texas y también inició vuelos a Jamaica. Los años 60's representaron muchos cambios para Mexicana de Aviación, la llegada de los jets produjo también cambios en su administración, y en 1962, se designó a un nuevo presidente del consejo de administración, el coronel Pedro A. Chapa, también se firmó nuevo contrato con el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, (SNTAS), que agrupaba a la mayor parte de su personal, se aumentaron los salarios y se negociaron varias prestaciones. A pesar del ambiente como empresa estable, productiva y moderna, en la empresa comenzaban a surgir los rumores de que algo

andaba mal, no se sabía exactamente de qué se trataba, pero todo esto provocó que el gobierno federal tomara acción para indagar el estado en el que se encontraba la compañía, a lo que tenía todo el derecho aun como empresa privada pero con una concesión federal.

A pesar de que Mexicana nunca perdió su capacidad emprendedora durante estos años, la verdad es que había nubes de incertidumbre en el horizonte. Rumores circularon en 1961, de que el gobierno fusionaría las aerolíneas existentes, provocando inquietud entre los inversionistas; poco después, el gobierno federal requisó la empresa durante 16 meses, privándole de autonomía administrativa; además, dados los niveles de tarifa necesarios para mantener una competencia en precios, los Cometa no redituaron las ganancias que se esperaban.¹⁴⁶

No era la primera vez que el gobierno intervenía en Mexicana de Aviación y decretaba una requisa para la empresa, en 1959, debido a un paro de actividades de los pilotos aviadores, las actividades aéreas continuaron, por la requisa que el gobierno decretó, bajo el control de un administrador general nombrado por la SCT, a fin de que las empresas aéreas siguieran trabajando, los pilotos buscaban el reconocimiento de su sindicato, el que lograron al año siguiente, con lo que se levantó la requisa y comenzaron a operar los aviones Comet.

En 1964, el gobierno federal también requisó la empresa al estallar la huelga de los trabajadores de tierra, con el argumento de reanudar las operaciones y para preservar la fuente de trabajo, el SNTAS levantó la huelga 28 días después al llegar a un acuerdo y mediante la firma de un nuevo Contrato Colectivo de Trabajo. Fueron tiempos difíciles para la compañía, ya que aunado a las requisas que se mencionaron, hubo una serie de huelgas de los sindicatos, tanto de los pilotos como de sobrecargos y del personal de tierra, para normar, llegar a acuerdos y de esa forma establecer las futuras relaciones laborales entre trabajadores y las nuevas administraciones de la empresa.

En 1965, Mexicana de Aviación adquirió nuevos equipos, se trataba de los jets Boeing 727-100, para 125 pasajeros, que sin lugar a dudas fue una de sus más sabias

¹⁴⁶ “1960-1967 Amanece en la era del jet”, en *Crónica del aire. Una historia con futuro: 75 años de Mexicana de Aviación*. México, D.F., Publicación interna para el personal de Mexicana de Aviación que edita la Subdirección de relaciones públicas y difusión, 1996, número siete, julio de 1996, pp. 1 y 8.

adquisiciones, pues fueron de mucha utilidad para la compañía, por su excelente desempeño y productividad, además de sus ventajas técnicas y su modernidad, un extraordinario avión, que tiempo después se le reconocería como la tabla de salvación de la empresa, muy al contrario de lo que sucedió con los DC-7, que tuvieron un pésimo desempeño y que generaron más gastos que utilidades.

Para mediados de los 60's comenzaron los tiempos realmente difíciles para Mexicana de Aviación, y la situación empeoró con el retiro del Sr. Elton R. Silliman como gerente general y la llegada de H. Max Healey como nuevo gerente. A pesar de que éste último anunció un agresivo programa de ventas, no pudo detener la carrera descendente de la compañía, hasta llegar al año 1967, que es el peor año para Mexicana de Aviación, donde la situación fue insostenible y se encontraba al borde de la quiebra, tenía serios problemas financieros, además de enfrentar la cada vez más fuerte competencia de aerolíneas nacionales y extranjeras, que la pusieron en una situación económica difícil.

La llegada de un grupo de hombres visionarios y comprometidos con la empresa y la aviación nacional, la salvaron de la quiebra e hicieron posible la sobrevivencia de la empresa. Un grupo de inversionistas mexicanos encabezados por el Ing. Cresencio Ballesteros, adquirió las acciones de la *Pan American Airways*, y con esto la compañía ahora tenía capital nacional en su totalidad. Con el Ing. Ballesteros al frente del consejo de administración y la llegada de Don Manuel Sosa de la Vega a la dirección general, así como su equipo de colaboradores de alto nivel, logran sacar a la empresa del bache en el que se encontraba, fueron instrumentadas novedosas estrategias comerciales que lograron un desarrollo sin precedente en las compañías aéreas de América Latina, a tal grado que durante mucho tiempo se le conoció como la "aerolínea milagrosa", ya que reportó utilidades por varios años.¹⁴⁷

Recibió el premio de "Certamen de eficiencia", que reconoce el esfuerzo por incrementar: Pasajeros, ingresos, carga y calidad en el servicio.

¹⁴⁷ Ruíz Romero, Manuel, *op.cit.*, pp. 216-220 y 224.

Pero la crisis por la que pasó, dio como resultado, la venta de sus aeropuertos al gobierno federal y el embargo de dos de sus aviones.

Para cerrar la década tiene un accidente aéreo en el cerro del fraile, el vuelo de México a Monterrey MX704, se desplomó con 79 personas a bordo.

En 1970, Mexicana de Aviación anuncia oficialmente su recuperación financiera y la confianza de un nuevo porvenir, los aviones se recuperaron mediante negociaciones con el banco y con la formalidad de pagos puntuales, además de arreglos con el resto de los acreedores. La década de los 70's es la etapa de recuperación económica y de un nuevo crecimiento para Mexicana de Aviación, se recupera la confianza en la empresa y se inicia una completa reestructuración administrativa y operativa, encaminada a sanear la economía de la empresa, el ambiente laboral era óptimo, lo que desembocó en acuerdos con los tres sindicatos y debido a un aumento en la demanda, se alquilaron 2 aviones Boeing 727 para las nuevas rutas, San Juan, Puerto Rico y Denver, Colorado, se abrieron nuevas oficinas de boletos, tanto en la Cd. De México, como en el interior de la República, y se designaron nuevos representantes de ventas en varios países. Los primeros años de la nueva administración inmediatamente dejaron ver el resultado del estupendo trabajo llevado a cabo tanto de los directivos como por todos los empleados, los ejercicios fiscales de cada año arrojaban ganancias netas, la empresa obtenía utilidades aún después de pagar impuestos y repartir utilidades al personal.¹⁴⁸

El capital social de la empresa volvía a crecer y con la adquisición de los nuevos aviones Boeing 727-200, con capacidad para 156 pasajeros, Mexicana de Aviación se convirtió en la aerolínea más grande de América Latina, con la flota más grande y moderna, y por primera vez rebasa los 3 millones de pasajeros transportados en un año, cifra que pronto sería superada en la misma década de los 70's al alcanzar los 5 millones.

¹⁴⁸ Novo, Salvador, *op.cit.*, p. 219.

Inaugura su nuevo centro de simuladores de vuelo, equipado con un moderno simulador para aviones Boeing 727, y la construcción de un edificio especialmente para la capacitación.

Además de iniciar operaciones a San Luis Missouri y a la nueva ruta nacional destinada a ser la segunda ruta del país en importancia por el manejo de pasajeros, Punta CanCun, que pronto se convertiría en potencial punto turístico a nivel mundial, inicia vuelos a Tijuana, una estación que sólo Aeroméxico operaba, comienza a volar también a Zihuatanejo, nuevo centro turístico nacional. En 1978 inaugura un nuevo servicio aéreo que ni las propias aerolíneas de Estados Unidos le auguraban éxito, mofándose incluso en sus comerciales del servicio que ofrecía la compañía, eran los llamados vuelos “Tecolote”, vuelos nocturnos en las rutas México-Los Ángeles y Guadalajara-San Francisco, que tenían el objetivo de cubrir la fuerte demanda a bajos costos, fue tal el éxito del servicio que pronto fue copiado por las aerolíneas de Estados Unidos, y que mereció que un avión de Mexicana de Aviación fuera bautizado como el “No que no”.¹⁴⁹

En ese tiempo Mexicana de Aviación fue el mayor operador de aviones Boeing 727 fuera de Estados Unidos, y lo siguió siendo hasta el 2003, que fueron retirados del servicio, también en ese tiempo destaca por ser la única aerolínea de América Latina líder del tráfico aéreo con los Estados Unidos.

Cierra la década con la inauguración de su base de mantenimiento, nuevamente la más grande y moderna de América Latina, prototipo de obras de ingeniería aeronáutica contemporánea, que ganó el premio del Concurso Internacional de Ingeniería Civil realizada en Houston, Texas en 1983, cuenta con una estructura desmontable, un hangar con capacidad para tres aviones Boeing 727, puede ofrecer servicios a Boeing 747 y a DC-10-15, una plataforma para 22 aviones, 6 edificios destinados para oficinas, almacenes y talleres, esta base de mantenimiento significó en su tiempo un orgullo para la nación al colocarnos a la vanguardia del mantenimiento y reparación de aviones, a la

¹⁴⁹ “Bitácora”, en *Crónica del aire. Una historia con futuro: 75 años de Mexicana de Aviación*. México, D.F., Publicación interna para el personal de Mexicana de Aviación que edita la Subdirección de relaciones públicas y difusión, 1996, número nueve, septiembre de 1996, p. 5.

altura de las principales líneas aéreas mundiales, y desde entonces se ha mantenido como autoridad en la materia, al dar servicio a toda clase de aviones, actualizando la formación y capacitación de sus mecánicos de aviación, que en infinidad de ocasiones han recibido reconocimientos internacionales por su profesionalismo y excelencia.¹⁵⁰

La década de los 80's, comienza con la llegada de los aviones DC-10-15, con capacidad para 315 pasajeros, Mexicana de Aviación continúa creciendo e inicia nuevas rutas como México-Zacatecas; pero eran tiempos difíciles para el país, que vive una de las peores crisis económicas de su historia, y Mexicana de Aviación al igual que muchas empresas mexicanas, que fueron afectadas por las devaluaciones de la moneda y que tuvieron muy serios problemas económicos para cumplir con sus responsabilidades financieras internacionales, de tal forma que el Consejo de administración de Mexicana de Aviación con el Ing. Ballesteros al frente, deciden vender la aerolínea al gobierno federal, el cual adquiere el 54% de las acciones y la convierte en empresa paraestatal.

Poco tiempo después abre la base auxiliar de mantenimiento en Guadalajara, Jalisco. Y en 1984, estrena oficinas centrales en su edificio insignia, "La Torre de Mexicana de Aviación", ubicado en La Cd. De México, un edificio de 32 pisos con Helipuerto, inspirado en una torre de control y que la gente terminó llamando "la licuadora", por su parecido a ese artefacto doméstico, en su tiempo fue el tercer edificio más alto de México, y fue construido con todos los adelantos técnicos en seguridad sísmica, albergaba a su personal administrativo, jurídico, y comercial, contaba además con un gran estacionamiento y su nuevo, moderno y flamante centro de reservaciones, ubicado en un edificio anexo a la torre, con lo último de la tecnología en telecomunicaciones, para fortalecer su sistema de ventas telefónicas.

El terremoto de 1985, también fue uno de los momentos históricos de Mexicana de Aviación, ya que tuvo una solidaria y destacada actuación al servir como enlace de

¹⁵⁰ "Nuestra nueva base de mantenimiento", en *Crónica del aire. Una historia con futuro: 75 años de Mexicana de Aviación*. México, D.F., Publicación interna para el personal de Mexicana de Aviación que edita la Subdirección de relaciones públicas y difusión, 1996, número nueve, septiembre de 1996, p. 12.

comunicación con los familiares de muchas familias mexicanas, que ante la imposibilidad de hacerlo directamente, por las condiciones en las que quedó la red telefónica de la capital del país, se comunicaban al centro de reservaciones de Mexicana de Aviación, para solicitar información sobre sus familiares, el personal del centro de reservaciones buscaba la forma de ponerse en contacto con las familias y de esa manera daban razón del estado en que se encontraban los familiares, se recibieron llamadas de muchas partes del mundo, gracias al centro de reservaciones, incluso las mismas tripulaciones eran abordadas en las estaciones a las que llegaban dentro y fuera del país solicitando ayuda para localizar a sus familiares o para ponerlas en contacto, el personal de Mexicana de Aviación, brindó toda la ayuda con un espíritu solidario en esos momentos críticos que vivió el país.

Y por si tanto dolor no hubiera sido suficiente el 31 de marzo de 1986, Mexicana de Aviación tiene otro grave accidente aéreo cerca de Maravatío, Michoacán, al estrellarse un avión del vuelo MX940, de México a Los Ángeles, con 166 personas a bordo.

En 1987 inicia operaciones en la ruta México-Huatulco, un nuevo complejo turístico. Y finalmente en 1989 inaugura la ruta México-Nueva York, a la que Mexicana de Aviación había aspirado desde los años 50's y que por arreglos políticos le fue concedida a otra aerolínea.¹⁵¹

A finales de la década el gobierno decide desincorporarla y un consorcio de inversionistas nacionales y extranjeros, bajo el nombre de Grupo Falcón, quienes crean la Corporación Mexicana de Aviación, controladora de la aerolínea, adquieren una parte de las acciones, el gobierno mantiene una participación en la compañía, el nuevo grupo inicia una dinámica transformación de imagen y compra nuevos equipos.

El 27 de agosto de 1989 se dio la noticia a través de todos los medios de comunicación en el sentido de que un consorcio integrado por el Grupo Xabre, el empresario Carlos Abedrop Dávila, el Chase Manhattan Bank y Sir James Goldsmith, a través de la empresa Corporación Falcón, a su vez accionista de una nueva empresa denominada Corporación Mexicana de Aviación, S.A. de C. V., había comprado el paquete de acciones puestas a la venta para capitalizar a la

¹⁵¹ Novo, Salvador, *op.cit.*, pp. 170 y 172.

empresa, mientras que el gobierno continuaba como accionista mayoritario. El informe oficial de la operación la explicaba así: “En el caso de la Compañía Mexicana de Aviación, se buscó una acción mediante la cual el Gobierno no tuviera necesidad de cubrir con sus propios recursos los enormes requerimientos de inversión pero que, simultáneamente, se lograra desarrollar la empresa y obtener un precio justo por sus acciones. Se decidió implementar el mecanismo de aumento de capital a través del cual los recursos producto de la venta no entraran a la Tesorería de la Federación, sino que capitalizaran la empresa, con esta estrategia el Estado impulsó el crecimiento y modernización de Mexicana de Aviación, y el presupuesto que no tuvo necesidad de transferir a esa entidad paraestatal se capitalizó en renglones prioritarios”.¹⁵²

En la década de los 90's, se moderniza nuevamente adquiriendo los más avanzados sistemas de telecomunicaciones e informática, así como nuevos equipos de alta tecnología, el Airbus A320 y Fokker 100. En lo que respecta al Airbus 320, es un avión fabricado por Airbus Industrie, participan en su fabricación varios países europeos como: Inglaterra, Francia, Alemania, con capacidad para 150 pasajeros, es un birreactor con potentes motores y controlado por computadora, resuelve situaciones inesperadas y reduce la operación del piloto, con una disminución importante en el peso y mantenimiento del avión, tiene un novedoso sistema detector de fallas, en general, el Airbus 320 es un parteaguas dentro de la tecnología aeronáutica.

Nuevamente Mexicana de Aviación traía a México la vanguardia en equipos de aeronavegación, llegaron al AICM ya con la nueva imagen de Mexicana de Aviación, que eran sus famosos empenajes decorados con varios diseños artísticos mexicanos, como: el tipo Talavera, Olinalá, Mitla, Nayarit y Saltillo; Debido al alto costo de los decorados la empresa decidió conservar sólo uno, el entramado Huichol en azul y verde, que fue la imagen de Mexicana de Aviación por varios años.

Por su parte los Fokker 100, son aviones birreactores de fabricación holandesa, con motores Rolls Royce y con un sistema electrónico en vuelo, con capacidad para 101 pasajeros, son la mejor opción en eficiencia y costos para cubrir rutas cortas y de baja intensidad.

¹⁵² Ruíz Romero, Manuel, *op.cit.*, pp. 241 y 244.

En 1991, renta un avión DC8-71 sólo para carga, adaptado para mover la carga pesada y voluminosa, en ese tiempo también adquiere la mayoría de las acciones de Aerocaribe y Aerocozumel y crea Aeromonterrey con una participación accionaria en Aerolibertad, un año después inicia la división Mexicana Charters, lo que representa la oportunidad de participar en este nuevo mercado de vuelos fletados con precios competitivos, se pone en marcha tanto en México como en el extranjero, iniciando con la ruta Nueva York-Cancun. En ese mismo año lanza el programa Frecuenta, el programa de viajero frecuente más completo y con las mejores opciones de vuelo de América Latina, también hace un importante cambio en el sistema informático de varias áreas, es el centro automatizado de reservaciones y operaciones, mejor conocido como “Centauro”, se trataba de un sofisticado sistema con diversas aplicaciones para el área comercial y la de operaciones, sin duda lo más avanzado de su tiempo en la aviación comercial.

En 1993, cumpliendo fielmente con su labor de ser la primera aerolínea del país y a la que el gobierno ha acudido en situaciones de naturaleza delicada, Mexicana de Aviación fue la encargada de transportar de regreso a China a un grupo de ciudadanos de aquel país que pretendían introducirse ilegalmente al nuestro por las costas de Baja California, por tal motivo la Secretaría de Gobernación contrató los servicios de esta aerolínea, lo que resultó toda una odisea para la tripulación, y debido a que los gobiernos de Estados Unidos y Canadá no autorizaron sobrevolar su espacio aéreo para tomar la ruta más corta por el pacífico, debieron tomar la ruta más larga, de tal forma que el vuelo duró 49 horas con 50 minutos y estuvo lleno de incidentes y anécdotas curiosas, pues son rutas que los pilotos de Mexicana de Aviación nunca habían volado, pero gracias al profesionalismo de la tripulación, fue una labor que pudieron desempeñar con excelencia.¹⁵³

Como parte del proceso de privatización, el grupo Falcón adquiere otra importante porción de las acciones de Mexicana de Aviación; este grupo de empresarios ya eran

¹⁵³ *Ibidem*, pp. 249-250.

dueños de Aeroméxico, y de esta manera adquiere también el control de Mexicana de Aviación y toma su administración.

Mediante este plan llegó a Mexicana el 16 de abril de 1993, Gerardo De Prevoisin como presidente del Consejo de Administración, quien también lo era de Aeroméxico, al tiempo que los consejeros representantes del capital gubernamental dejaron el Consejo de Administración por instrucciones de Pedro Aspe, titular de la Secretaría de Hacienda.¹⁵⁴

Aunque las aerolíneas funcionaban separadas, Mexicana de Aviación se lleva la peor parte de esta administración, que no pierde oportunidad para ir la desmantelando, restándole presencia en algunas rutas así como desaparecer su división de carga para incorporarla a Aeromexpress, ufandándose de que ahora ellos eran los dueños de la aerolínea y que no había nada que hacer.¹⁵⁵ Para poder seguir desarrollándose, realizan un canje accionario para operar mediante una “alianza estratégica”, los objetivos eran: modificar itinerarios, para no empalmar vuelos en rutas y horarios entre las dos aerolíneas, contar con un solo centro de reservaciones y de capacitación, realizar una serie de modificaciones operativas para compartir proveedores, planes de publicidad, programas de viajeros frecuente y operaciones de carga, además, decide desincorporar los aviones DC-10 de la flota de Mexicana de Aviación y pasarlos a Aeroméxico.

En 1995, tras la llamada crisis del tequila, las dos aerolíneas atravesaban una severa crisis financiera lo que las llevo a un proceso de reestructuración por separado pero con los mismos acreedores y dueños, los principales bancos que capitalizaron sus créditos fueron: Bancomer, Banamex, Serfin, Inverlat, Bital y el Banco Obrero, y se decide crear al Grupo Cintra, para unificar a todos los participantes del proceso de reestructuración y que sería la controladora de las dos aerolíneas. Una vez constituido legalmente el grupo Cintra, queda como propietaria de las acciones de Aeroméxico, Mexicana de Aviación y sus subsidiarias, incluyendo Aeroperú, compañía de la que Aeroméxico había adquirido la mayoría de las acciones en 1993.

¹⁵⁴ *Ibidem*, pp. 251-253.

¹⁵⁵ *Idem*.

A mediados de 1996, debido al problema financiero nacional conocido como “rescate bancario”, pasan a manos del gobierno, para operarlas, sanearlas y después venderlas por separado, ya que los bancos que habían capitalizado sus créditos en las aerolíneas entraron al Fobaproa, (Fondo bancario de protección al ahorro).

Finalmente, el 4 de marzo de 1996 se culminó exitosamente con el esfuerzo de reestructuración, capitalizando adeudos y redocumentando pasivos. El 28 de junio del mismo año los nuevos accionistas de Mexicana y de Aeroméxico se convirtieron en accionistas unificados en Cintra, al efectuar un intercambio recíproco de acciones. Durante la segunda mitad de 1996, en plena crisis económica y en medio de un profundo desplome en las instituciones financieras, los bancos que habían capitalizado sus créditos en las empresas aéreas e intercambiado sus acciones por valores emitidos por Cintra, afectaron esas acciones de Cintra, producto de dicho proceso de reestructuración, al fondo creado para tales propósitos (Fobaproa, ahora IPAB) como parte del llamado “rescate bancario”, por lo que nuevamente pasó a ser controlada por entidades públicas, aunque sin ser considerada como paraestatal y sin la pesada maquinaria burocrática a cuestas.¹⁵⁶

Se establece el proyecto “Alas de América”, para abrir mercados del continente, en particular centro y Sudamérica, de tal forma que para festejar su 75 aniversario, Mexicana de Aviación comienza a volar a Santiago de Chile; Lima, Perú; y Buenos Aires, Argentina y hacia el norte del continente a Montreal, Canadá.¹⁵⁷

Los beneficios concretos de “Alas de América” serían: Aprovechar los derechos de rutas de cada empresa y las ventajas comerciales para reducir costos, obtener una presencia y una base de desarrollo en Sudamérica a bajo costo y a corto plazo; participar en los ingresos que obtienen las “megatransportadoras” en América Latina, considerando a Sudamérica como la segunda región de mayor crecimiento a nivel mundial.¹⁵⁸

A mediados de la década lanza su página en internet e integra a su flota el primer Boeing 757, con capacidad para 200 pasajeros, formaliza alianzas con United Airlines y

¹⁵⁶ *Ibidem*, p. 255.

¹⁵⁷ “1989-1996 Tiempo de transformarse”, en *Crónica del aire. Una historia con futuro: 75 años de Mexicana de Aviación*. México, D.F., Publicación interna para el personal de Mexicana de Aviación que edita la Subdirección de relaciones públicas y difusión, 1996, número once, noviembre de 1996, pp. 1 y 8-9.

¹⁵⁸ “Alas de América”, en *Crónica del aire. Una historia con futuro: 75 años de Mexicana de Aviación*. México, D.F., Publicación interna para el personal de Mexicana de Aviación que edita la Subdirección de relaciones públicas y difusión, 1996, número once, noviembre de 1996, p.10.

Lufthansa y comienza a operar vuelos en códigos compartidos con estas aerolíneas para ampliar su mercado ofreciendo nuevas rutas a sus pasajeros por medio de estas aerolíneas; por lo que establece el servicio de clase ejecutiva, para homologar el servicio con ellas. Comienza a funcionar su simulador de vuelo A320, el primero en América Latina, cumpliendo con todos los requisitos y estándares de certificación de Airbus Industrie.

La base de mantenimiento recibe en ese tiempo la certificación de la Joint Aviation Authorities, como taller autorizado a escala mundial para dar servicio de mantenimiento a equipos de matrícula europea. El resto de la década continuo operando con excelente e innovadores servicios de aviación.

El nuevo milenio comienza para Mexicana de Aviación integrándose al grupo de aerolíneas más importante, “Star Alliance”, eran tiempos en la aviación mundial de fusiones entre aerolíneas a manera de optimizar recursos y de un crecimiento compartido, expandiendo sus rutas para brindar a sus pasajeros una extensa red de servicios en común. En el 2001 adquiere nuevos equipos Airbus A319 y al año siguiente concluye su fase de sustitución de la flota y se convierte en la aerolínea con la flota de aeronaves más joven del mundo, aviones con un promedio de antigüedad de 6.3 años, para entonces la compañía transporta anualmente a más de 8 millones de pasajeros.

En 2004, deja “Star Alliance”, para firmar una serie de convenios bilaterales más productivos, con aerolíneas como: American Airlines, Iberia, Japan Airlines, Lanchile, y Lufthansa. En ese mismo año anuncia la sustitución de sus aviones Fokker 100 por Airbus 318, con capacidad también para 100 pasajeros, con la llegada de este equipo Mexicana de Aviación contaba ya entonces con 40 aviones Airbus, de fabricación europea y un solo Boeing 757-200.

En 2005, llega Andrés Conesa a la presidencia de Cintra y comienza el proceso de vender las aerolíneas, ya que la Comisión Federal de Competencia había condicionado la concentración de Cintra a una existencia temporal, además de que los bancos y demás acreedores que ya habían reestructurado su deuda en el Fobaproa recuperarían

sus inversiones con la venta, La Comisión Federal de Competencia también pedía que fueran vendidas por separado y a dueños diferentes.¹⁵⁹

En el mismo año y nuevamente marcando la pauta en la aviación en México, es la primera aerolínea en expedir un boleto electrónico (E-TKT), e implanta el servicio *ticket-less*, el cual consiste en la realización de todo el proceso de reservación, compra y documentación de un boleto, de manera automatizada, inaugura sus kioscos express en los aeropuertos de Guadalajara, Monterrey y México, que es la forma más rápida y sencilla de obtener el pase de abordar.

También en 2005, crea la aerolínea Click, de la fusión de Aerocaribe y Aerocozumel, con el nuevo concepto de la aviación mundial de aerolíneas de bajo costo, la primera en México, surge con la imagen de aerolínea moderna y con el objetivo de operaciones eficientes y reducción de gastos, cambia sus equipos para adecuarlos a esta nueva tendencia de optimización y rapidez, operando al principio con aviones DC-9 y Jetstream J-32, los cuales tiempo después cambiara por Fokker 100, pero apoyándose en toda la infraestructura de Mexicana de Aviación, tanto técnica como administrativamente, lo que le favoreció significativamente al logro de los objetivos que se planteó en su creación.

El 20 de diciembre de 2005, el gobierno vende Mexicana de Aviación y otros activos, en un paquete como Grupo Mexicana, y Cintra como titular de las acciones, en 165.5 millones de dólares al Grupo Posadas, encabezado por el empresario Gastón Azcárraga, quien poco tiempo después transfirió 65.5% de las acciones de Grupo Mexicana a varios inversionistas interesados en la empresa.

Entre ese grupo de inversionistas se encontraban: Administradora profesional de Hoteles, S.A. de C. V., una sociedad de reciente creación, subsidiaria de Grupo Posadas, Administración corporativa empresarial, IXE Banco, S.A., Gastón Azcárraga Andrade (en lo personal), Juan Ignacio Gallardo Thurlow, Álvaro Fernández Garza, Eduardo Ovejas Simón, Bernardo Minkow Wengerman y miembros de la familia Amtmann Aguilar.

Cabe agregar que, también, es este esfuerzo contó con la colaboración de importantes representantes de la empresa Grupo Gigante, como lo son los señores

¹⁵⁹ Ruíz Romero, Manuel, *op.cit.*, p. 264.

Ángel Losada Moreno y Sergio Montero Querejeta, quienes fungen como miembros propietarios del Consejo de Administración de Grupo Mexicana.¹⁶⁰

En ese tiempo es nombrada por novena ocasión consecutiva la mejor línea aérea de América Latina y por segundo año la mejor Business class.

En 2006, Mexicana de Aviación festeja sus 85 años, nuevamente como empresa privatizada y realiza convenios con los tres sindicatos y con los trabajadores de confianza, bajo la premisa de reducir sus gastos en los siguientes tres años en más de 1,600 millones de dólares, en el supuesto de que el monto que destinaría a la compra de nuevos aviones.

Pero los planes de la nueva administración eran otros, ya que comienza un rápido desmantelamiento y descapitalización de la empresa, con diversas acciones que impactarán seriamente las finanzas de la aerolínea.

Crea una nueva aerolínea llamada Mexicana Inter, S.A. de C.V. o “Mexicana Link”, nuevamente aprovechando toda la infraestructura de la Compañía Mexicana de Aviación S.A. de C.V., para cumplir con los objetivos de aerolínea de bajo costo.

Mexicana de Aviación se incorpora al grupo de aerolíneas “One World” para ingresar formalmente en 2009; aunque fue un año difícil para la industria aérea nacional, por la fuerte caída de pasajeros, Mexicana de Aviación y sus aerolíneas filiales, Click y Link transportan 11.1 millones de pasajeros.

Continúa con la introducción de innovaciones tecnológicas al implantar el servicio “*Easy fly*”, un nuevo y moderno concepto que permite a sus pasajeros acceder a la tecnología telefónica móvil, brindándoles la posibilidad de recibir en sus teléfonos inteligentes los pases de abordar mediante mensajes SMS, a la vez que le envía toda la información de su viaje.

¹⁶⁰ *Ibidem*, p. 286.

A principios del 2010, el año fatídico de Mexicana de Aviación, el gobierno federal impulsa una fusión entre Aeroméxico y Mexicana de Aviación, para tener una aerolínea bandera en el país, pero es rechazada por los empresarios, a partir de entonces la aerolínea comienza a enfrentar problemas financieros y en mayo de ese año, anuncia sus planes de emitir un bono en el mercado global en busca de mejorar su balance tras dos años de pérdidas, pide al gobierno federal respaldar el bono, pero no lo consigue, en agosto informa que su situación financiera es crítica ante los elevados costos laborales y de operación, pide protección judicial contra sus acreedores en México y Nueva York, un día después suspende la venta de boletos y se declara en suspensión de pagos, reduce paulatinamente sus vuelos y ante la grave situación, se realiza un esfuerzo extraordinario para seguir operando y cumplir con el compromiso de transportar al mayor número de pasajeros, antes de suspender definitivamente sus operaciones.

Para evadir responsabilidades directas, G. Azcárraga vende la compañía y un grupo de empresarios mexicanos compra el 95% de las acciones de Mexicana de Aviación, por la ridícula cantidad de un peso.

Ante la fallida administración de Azcárraga, el gobierno de Felipe Calderón H. y los diputados federales rechazaron la posibilidad de rescatar a Mexicana de Aviación, ya que consideraron inviable retomarla y asumir los elevados costos de la compañía, según ellos, argumentando que no podían intervenir en un conflicto de una empresa privada, olvidándose de la concesión federal y con desconocimiento de la ley sobre vías de comunicación, ignorando uno de los principios de la DGAC, que es el de preservar la soberanía del espacio aéreo nacional con la permanencia de un sistema de transporte seguro.¹⁶¹

El 28 de agosto de 2010, Mexicana de Aviación anuncia la suspensión indefinida de sus operaciones, después de su último vuelo, MX886 con destino a Toronto, y solicita entrar a concurso mercantil.

¹⁶¹ *Supra*, p. 67.

2.3. Conflicto de Mexicana de aviación

La respuesta del empresario Carlos Slim a la pregunta expresa de una posible compra de Mexicana de Aviación, es ilustrativa del verdadero conflicto de Mexicana de Aviación, pues él contestó que ninguna de sus empresas estaba interesada en invertir en Mexicana de Aviación, porque la aerolínea debió declararse en suspensión de pagos y no en suspensión de vuelos.¹⁶²

Esa es buena parte del conflicto de Mexicana de Aviación, la suspensión de vuelos, y al parecer, la orden de parar sus operaciones aéreas salió de la administración de Tenedora K, al declarar que no se dieron las condiciones laborales y las inversiones necesarias y que fueron respaldadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuando su obligación es la conservación de los servicios de transporte concesionados, nunca su desaparición y menos entorpecer los arreglos para continuar con el servicio.¹⁶³

A partir de ahí, comienza la entramada red de intereses alrededor de este conflicto, por eso la respuesta clara de Slim, lo económico tenía solución para él, por muy grande que fuera la deuda, para cualquier empresario, eso tiene solución, lo que es aún más difícil de solucionar son las razones políticas, pues tiene que ver con la voluntad política del grupo en el poder, siempre atendiendo a sus propios intereses, más aún, cuando dentro de ese grupo en el poder se encuentran personas involucradas en el mismo negocio, Miguel Alemán Velasco, Pedro Aspe, Roberto Alcántara y el mismo Felipe Calderón.

El primero es hijo del expresidente Miguel Alemán Valdés, fue gobernador del estado de Veracruz y dueño de la aerolínea Interjet, y que desde su juventud soñaba con la aviación, pues su tesis profesional para obtener la licenciatura en derecho en la Universidad Nacional Autónoma de México fue sobre la aviación, la tesis que presentó

¹⁶² Higuera, Cecilia. “Descarta invertir en Mexicana; la aerolínea debió suspender pagos, no vuelos, dice”, en Crónica.com.mx, 14 de octubre de 2010, en <http://www.cronica.com.mx/notas/2010/537773.html>, consultada el 12 de septiembre de 2013.

¹⁶³ Ortega Arenas, Joaquín. *¿Millonario fraude maquinado de fin de sexenio?*. México, Octavio Antonio Colmenares y Vargas editor, 2012, p. 27.

en 1954 fue “Los problemas jurídicos internacionales de la aeronavegación civil”; Por un tiempo el director general de la aerolínea fue su hijo Miguel Alemán Magnani.

El segundo, un político convertido en empresario poco después de dejar su puesto en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, durante el sexenio de Miguel de la Madrid H. y ahora flamante accionista de la aerolínea Volaris, ligado en su trayectoria política y desde la academia al actual secretario de Hacienda y Crédito Público Luis Videgaray.

El tercero es un empresario mexiquense originario de Atlacomulco, Edo. De México y dueño de la aerolínea Vivaaerobus, además de otras empresas de transportación terrestre.

Finalmente Calderón, quien en su gobierno siempre impulsó la fusión de las dos más grandes aerolíneas del país, su propuesta era que Aeroméxico adquiriera Mexicana de Aviación, pero la comisión federal de competencia no lo aprobó, aduciendo que esto generaría un monopolio en la industria aérea, a partir de ahí se tomó la decisión de abandonar a su suerte a Mexicana de Aviación, la orden fue tajante, la empresa estaba destinada a la quiebra, mediante la suspensión de sus operaciones, y la aerolínea beneficiada sería Aeroméxico cuyo principal accionista es Roberto Hernández, empresario cercano al equipo presidencial panista y quien lo apoyó en las elecciones,...”en otras palabras, se dejó morir a un empresario foxista para beneficiar a un empresario calderonista”.¹⁶⁴ También se presume que Calderón es accionista de Aeroméxico.

De ahí las posturas arbitrarias de Lozano, Horcasitas, Jácome y los actuales secretarios de comunicaciones y transportes y del trabajo y avaladas por el Congreso, de que “no se rescataría a una empresa privada con dinero del erario”, olvidando peligrosamente de que se trata de una concesión federal, ellos no estaban defendiendo el erario, sino los negocios de sus amigos empresarios.

¹⁶⁴ Monreal Ávila, Ricardo. “El capitalismo de cuates, un ejemplo”, 30 de junio de 2011, México, NTR, en <http://ntrzacatecas.com/2011/06/30/el-capitalismo-de-cuates-un-ejemplo/>, consultada el 24 de septiembre de 2013.

Lo demás son declaraciones matizadas con argumentos financieros, económicos, laborales, judiciales, políticos, jurídicos, de entretenimiento, de burla, con sorna, saña y cinismo, avalados por medios de comunicación en su mayoría pertenecientes al mismo grupo en el poder y con intereses similares.

Declaraciones hechas por políticos y supuestos analistas financieros que formaron un frente de defensa de esos intereses, que se turnaban los tiempos y los temas a ventilar sobre el caso, siempre en tono amenazante e intimidatorio para hacer llegar el mensaje claro de que lo mejor para Mexicana de Aviación era la quiebra, escudados en dos banderas: La “preocupación” por los trabajadores y la defensa de la fuente de empleo. Por el momento no hay ninguna diferencia en las declaraciones hechas por los encargados de solucionar este conflicto del sexenio de Calderón y las del actual gobierno. Se volvieron clásicas las declaraciones y posturas arrogantes y autoritarias del entonces secretario del trabajo Javier Lozano, “es eso o la quiebra”.

La forma en la que se preparó a Mexicana de Aviación para llevarla hasta ese límite del conflicto de intereses se fue orquestando año con año, a partir de la llegada de Gastón Azcárraga y su equipo de trabajo.

Pero aún esto no es nuevo en Mexicana de Aviación, desde 1957, cuando empezó a registrar grandes pérdidas económicas por decisiones mal tomadas por administraciones inciertas, comenzó la carrera descendente de lo que fue la mejor aerolínea de América Latina, afortunadamente, como ya se dijo, fue felizmente rescatada por el equipo de trabajo liderado por el Ing. Crescencio Ballesteros y dirigida por el Sr. Manuel Sosa de la Vega, colocándola por muchos años como una de las principales empresas mexicanas, la diferencia con estos nuevos empresarios, es que ellos sí tenían visión de negocios, rectitud, honestidad y nacionalismo, pero las estrategias para cumplir el objetivo de eliminarla siempre han sido las mismos, según cuenta el Sr. Emilio Ayala Bres:

Para agravar más las cosas, no sabemos a iniciativa de quién o porqué, en ese tiempo nos cayeron unos señores que se decían expertos en organización y administración, de cuyo nombre -otra vez- no queremos acordarnos, pero a los que

pronto se les puso el mote de “Los Ernestos”. En opinión muy personal, tan grande fue la confusión, la incertidumbre y hasta la ansiedad que provocaron, que cuando concluyeron su ingrata tarea de revolverlo todo y se regresaron a su lugar de origen, muchos de nosotros ofrecimos varios actos de penitencia y hubo que rehacer lo que habían deshecho.¹⁶⁵

Después de esa experiencia negativa, vinieron los años de las políticas neoliberales y Mexicana de Aviación pasó por los círculos viciosos de rescate-saneamiento-privatización-desmantelamiento-descapitalización-quebra-venta-rescate,etc., que aunado a crisis económicas mundiales que favorecieron la creación de un grupo de pseudo-empresarios mexicanos, quienes formaron un nuevo círculo vicioso de políticos a empresarios y de empresarios a políticos, con una característica propia que los distingue, la voracidad en los negocios para el enriquecimiento rápido, irresponsabilidad en el actuar, en su mayoría con formación en el extranjero, quienes formaron una camarilla de amigos que se beneficiaron entre ellos mediante el tráfico de información, influencias y respaldados por la corrupción.

El ejemplo de cómo acabar con una empresa sólida financieramente poniéndola en manos de este tipo de empresarios, es lo que necesariamente se describe a continuación, aunque abunda la información periodística sobre el tema, los hechos que aquí se relatan son la parte fundamental del quebranto financiero de Mexicana de Aviación.

El 20 de diciembre de 2005, un año antes de concluir su sexenio Vicente Fox dió a conocer que el Grupo Posadas del empresario Gastón Azcárraga, era el ganador de la licitación por la aerolínea Mexicana de Aviación, 94.5% de las acciones de la aerolínea pasaron a ser propiedad del corporativo hotelero mediante el supuesto pago de 165.5 millones de dólares, no olvidar que el IPAB (Instituto de Protección al Ahorro Bancario), o sea, el gobierno federal, era el controlador de CINTRA, dueños de las dos aerolíneas, Aeroméxico y Mexicana de Aviación, en la que el gobierno tenía el 64.19% de las acciones de CINTRA, distribuidas de la siguiente manera: Un 50.49% en manos del

¹⁶⁵ Novo, Salvador, *op.cit.*, p. 192.

IPAB, representado por Mario Alberto Bouregard; Un 10.6% en manos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, representado por Francisco Gil Díaz; Un 3.54% en manos de Nacional Financiera, representado por Mario Laborín Gómez.¹⁶⁶ Por lo que las decisiones de la mayoría de los accionistas estaban en manos del gobierno bajo la responsabilidad de los titulares de esas dependencias, ellos fueron los que decidieron y votaron a favor de Gastón Azcárraga.

Es importante mencionar que Gastón Azcárraga fue de los empresarios que apoyaron a Fox, se presume que aportó grandes cantidades de dinero para su campaña presidencial, además de hospedarse en uno de sus hoteles de la Ciudad de México, el Fiesta Americana Reforma, desde donde dirigía su campaña.

Lo que CINTRA le vendió a Grupo Posadas fue el 100% de los activos de Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. y de Aerocaribe, y el 50% de los activos de Aeromexpress, SEAT (Servicios Especializados de Apoyo en Tierra), CECAAM (Centro de Capacitación Alas de América), Sabre y Turborreactores, pero no se comprometía a pagar los créditos de Mexicana de Aviación,¹⁶⁷

A principios de 2005, Mexicana de Aviación fue valuada en 1,456 mill. de dólares,¹⁶⁸ y el gobierno se la vendió en una cifra inferior, como punto de comparación es que a mediados de 2010, el 50% de las acciones de la aerolínea Volaris se cotizaron en 178 mill. de dólares, sin incluir activos, sólo la participación accionaria.

La venta de Mexicana de Aviación a G. Azcárraga incluía muchos activos entre los que destacan:

- Torre de Av. Xola 535, en México, D.F.
- Bases de mantenimiento en México, D.F., Guadalajara y en Mérida.

¹⁶⁶ Ortega Arenas, Joaquín, *op.cit.*, p. 22.

¹⁶⁷ *Ibidem*, pp. 23-24.

¹⁶⁸ Villamil, Jenaro. "Ingeniería para la quiebra", en *Proceso*. México, D.F., núm. 1834, 25 de diciembre de 2011, p. 36.

- Inventarios de mantenimiento de aviones DC-10, Boeing-727, Airbus 320, FAM, Fokker 100.
- 10 aviones Airbus 320 en arrendamiento financiero.
- Centro de adiestramiento en la Cd. De México.
- Un simulador de vuelo con movimiento para Airbus A-320.
- Un simulador de vuelo con movimiento para Boeing 727.
- Dos simuladores de vuelo fijos para Airbus A320.
- Un simulador de vuelo fijo para Boeing 717.
- Un terreno en Tuxpan, Veracruz.
- Participación accionaria en las siguientes empresas:
 - Turborreactores, S.A. de C.V.
 - Servicios Especializados de Apoyo en Tierra, S.A. de C.V. (SEAT).
 - Aeromexpress, S.A. de C.V.
 - Centro de Capacitación Alas de América, S.A.
 - Sabre.

El 28 de febrero de 2006, el presidente de CINTRA declaró ante la comisión investigadora del funcionamiento del IPAB, que Grupo Mexicana tenía en caja aproximadamente 160 mill. de dólares.¹⁶⁹

Además de valiosos activos “intangibles” en los Estados Unidos que van de los 500 a los mil mill. de dólares. Y que se encuentran bajo resguardo del Capítulo 15 del código de quiebras de los Estados Unidos.¹⁷⁰ Todo esto sin contar los bienes intangibles en México, como son: La marca, las rutas, los slots, etc.

Así mismo, el 30 de noviembre de 2006, un día antes de terminar el sexenio de Fox, la Secretaría de Hacienda le devolvió casi 11 mill. de dólares, debido a que se hizo un ajuste en el precio de venta a favor de Posadas de México, el Consorcio Aeroméxico (antes CINTRA), informó que llegó a un nuevo acuerdo con el Grupo Posadas, en

¹⁶⁹ Ortega Arenas, Joaquín, *op.cit.*, pp. 40-42.

¹⁷⁰ Cervantes, Jesusa. “Los millones ocultos”, en *Proceso*. México, D.F., núm. 1834, 25 de diciembre de 2011, pp. 33-35.

relación con el ajuste al precio por la venta de Mexicana de Aviación. El entonces director del Consorcio Aeroméxico era Andrés Conesa, actual director de Aeroméxico y quien aceptó haberse llevado una comisión por la venta de Mexicana de Aviación.¹⁷¹

Desde el inicio de su administración, Gastón Azcárraga dio señales de la forma en que administraría la compañía, mostró su “plan de negocios”, iniciando con el desmantelamiento de la empresa, apostando a que el gobierno federal no permitiría la quiebra y él como empresario amigo sería rescatado, y una vez desmantelada y descapitalizada la compañía, se declararía insolvente para evitar pagar a sus acreedores. Los empleados son los primeros acreedores de la aerolínea y a quienes él considera empleados caros en comparación con otras aerolíneas, sobretodo aerolíneas de bajo costo, a pesar de comprobarse que las condiciones laborales de los empleados de Mexicana de Aviación son similares a las aerolíneas de otros países.

Gastón Azcárraga y su equipo de trabajo, conformado principalmente con personal que trajo del Grupo Posadas, instrumentó un plan de negocios muy agresivo en la aviación nacional, que incluía sus pretensiones de adquirir Aeroméxico, y así conformar la aerolínea bandera, que tanto pugnaban en el gobierno, aunado a su estrategia de generar riqueza y ganancias rápidas a costa de la disminución de los salarios y prestaciones laborales de los empleados, a los que todo el tiempo culpaba de las pérdidas financieras de la empresa, principalmente a pilotos y sobrecargos, así como modificaciones a los contratos colectivos de trabajo.

Comienza convirtiendo el paquete de empresas que adquirió en un grupo y lo llamó Grupo Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. con el objetivo de descapitalizar y desmantelar a la Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. y favorecer a las nuevas empresas subsidiarias que tiempo después crearía.

Inicia el desmantelamiento de la empresa vendiendo la emblemática torre de Mexicana de Aviación, a un precio menor de su valor catastral, el edificio se vendió en 422 mill. 307 mil de pesos cuando su valor catastral era de 507 mill. 261 mil pesos, según consta

¹⁷¹ Ortega Arenas, Joaquín, *op.cit.*, p. 42.

en la escritura pública núm. 3531.¹⁷² Fue vendida a la empresa Fibra Mexicana de Inmuebles, S.A. de C. V., exenta del pago de impuestos.¹⁷³

Después de cuatro meses, formaliza la venta de acciones de varias empresas del Grupo: Aerovías del Caribe, el Centro de Capacitación Alas de América, Aeropuertos y Terrenos y finalmente Aerosys, todas ellas empresas de las que Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. era la titular y se las vende a Grupo Mexicana de Aviación, S.A. de C. V. en 298 mill. 697 mil de pesos, Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. no tuvo ningún beneficio y ni siquiera existe ingreso a la tesorería.¹⁷⁴

Todos estos actos los realizó con la clara intención de debilitar la estructura financiera de Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. y después declarararía que “Grupo Mexicana está bien, pero no así la Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.”

Los tres sindicatos que agrupan a los trabajadores de aire y tierra de Mexicana de Aviación mediante negociaciones firmaron convenios para salvar su fuente de trabajo, e hicieron aportaciones que significaron un ahorro para la compañía, los pilotos por 200 mill. de dólares, trabajadores de tierra y confianza por 30 mill. de dólares y sobrecargos por 40 mill. de dólares, que suman un total de 270 mill. de dólares.

Lo cual no fue suficiente y Gastón Azcárraga continuo con su plan de llevarla a la quiebra y el siguiente paso fue desmembrarla, escindirla, y así creó varias subsidiarias, con el objetivo de pulverizar los activos de Mexicana de Aviación y después declararla en quiebra, algunos analistas le llaman a este acto “canibalismo empresarial”.

Dos años después de adquirir la empresa se obliga a Mexicana de Aviación a incorporarse al sistema tecnológico del Grupo Posadas, aunque los costos se incrementaban, pero se beneficiaba a las subsidiarias de Posadas en perjuicio de Mexicana de Aviación, estas empresas fueron: Conectum, S.A. de C.V., para dar servicios de apoyo tecnológico; Konexo Centro de Soluciones S.A. de C.V., para apoyo

¹⁷² Villamil, Jenaro, *op.cit.*, p. 36.

¹⁷³ Ortega Arenas, Joaquín, *op.cit.*, p. 45.

¹⁷⁴ Villamil, Jenaro, *op.cit.*, p. 36.

al sistema de reservaciones; Solosol Tours S.A. de C.V., a donde transfiere la comercialización de la marca VTP de Mexicana de Aviación.

A esto le seguiría una reestructuración de subsidiarias, en la que Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. escindió a Grupo Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., parte de sus activos, pasivos, capital y cuentas fiscales de las siguientes compañías:

-Grupo “A”

- Impulsora de Negocios Omega, S.A. de C.V.
- Operadora de Servicios Empresariales Zeta, S.A. de C.V.
- Gestiones y Servicios Operativos Kappa, S.A. de C.V.
- Impulsora de Enlaces Industriales Delta, S.A. de C.V.
- Impulsora Industrial Empresarial Beta, S.A. de C.V.

-Grupo “B”

- Impulsora Enlaces Empresariales Alfa, S.A. de C.V.
- Mexicana MRO, S.A. de C.V.¹⁷⁵

Las subsidiarias del grupo “A”, se dedicaban a la compra-venta, importación, exportación, fabricación, distribución, representación, comisión y comercialización de toda clase de artículos, productos y mercaderías, todas fueron vendidas a un tercero el 30 de diciembre de 2008.

El grupo “B”, en el que se encuentra Mexicana MRO, S.A. de C.V., dedicada a la operación y construcción de plantas para fabricar, desarmar, realizar mantenimiento y reparaciones (menores, parciales y totales) de aeronaves, motores, turborreactores y sus módulos.¹⁷⁶

Mención aparte merece esta maniobra de crear la subsidiaria Mexicana MRO, S.A. de C.V., pues vino a substituir una de las áreas fundamentales de Mexicana de Aviación, la

¹⁷⁵ Ortega Arenas, Joaquín, *op.cit.*, pp. 50-51.

¹⁷⁶ Villamil, Jenaro, *op.cit.*, p. 37.

Dirección de Ingeniería y Mantenimiento de la propia aerolínea, con reconocimiento internacional, por su capacidad incluyendo a su personal técnico altamente calificado y con varias certificaciones, además era una de las áreas que más ingresos representaba para Mexicana de Aviación, inmediatamente después la SCT avala dicha acción retirándole a Mexicana de Aviación el permiso para operar como taller aeronáutico y fungir como operador de mantenimiento de aviones; la histórica base de mantenimiento de Mexicana de Aviación ya no le pertenece a la aerolínea, ahora es una unidad de negocio desligada de ella, aprovechando la infraestructura de las instalaciones y de su personal para poder brindar servicios a terceros.

Continúa desmembrando a la empresa y toca el turno de separar al Programa Frecuenta, que es el programa de lealtad de los pasajeros de Mexicana de Aviación y crea la subsidiaria, Frecuenta, S.A. de C.V., y al mismo tiempo crea un segundo programa de lealtad para pasajeros que viajaban en la aerolínea Mexicana Click, llamado MexicanaGo, lo cual dañó enormemente la imagen de Mexicana de Aviación, al generar confusión entre los clientes de las dos aerolíneas, algunos creen que el plan era migrar toda la información de los pasajeros Frecuenta a MexicanaGo, una vez que hubiera completado su cometido de desaparecer a Mexicana de Aviación.

Mientras culpa a los altos costos laborales por el estado financiero de la empresa, y a pesar de que Mexicana de Aviación atravesaba una severa crisis, entre 2007 y 2009, altos funcionarios de la empresa se otorgaron millonarios bonos, sin importar que en el contrato de compra de Mexicana de Aviación, se especifica que “ningún ejecutivo de alto nivel tendrá derecho al pago de cantidad alguna, incluyendo el pago de bonos, o a un incremento en su sueldo o prestaciones”...Sin embargo, esto no se respetó y en los estados financieros de Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. dice:... “Los beneficios directos a corto y largo plazo otorgados al personal gerencial clave y directivos relevantes de la compañía, fueron de 108,304,000.00, y 112,907,000.00 pesos, 102,942,000.00 al 31 de diciembre de 2009,2008,2007.”¹⁷⁷

¹⁷⁷ Ortega Arenas, Joaquín, *op.cit.*, pp. 55-56.

En abril de 2008, una subsidiaria de Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., obtuvo un crédito del Banco Banorte por 1,572,420,000.00, (mil quinientos setenta y dos millones cuatrocientos veinte mil pesos), para pagar un crédito original con el banco Inbursa, quedando como solidarios responsables casi todas las empresas del Grupo Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., al mismo tiempo celebró un contrato de fideicomiso irrevocable de administración y fuente de pago para garantizar el pago del crédito, con los flujos de las ventas nacionales y extranjeras hechas con tarjetas de crédito.¹⁷⁸

Como parte del proceso de descapitalización, se encuentra el proceso de consolidación de Mexicana Click y la creación de Mexicana Link, que son las aerolíneas de bajo costo del Grupo Mexicana, y que contaron con toda la infraestructura de Mexicana de Aviación, lo que le consideró un importante ahorro de gastos de operación, pues no contaban con oficinas de reservaciones y ventas, ni con mostradores propios en los aeropuertos, tampoco tenían oficinas administrativas propias ni un taller de mantenimiento para sus aviones, eran recursos de Mexicana de Aviación, incluyendo el prestigio de seguridad aérea y calidad en el servicio, para lo que instrumentó un cambio de imagen corporativa, con lo que intentó unificar a las tres aerolíneas para lograr una identidad simbólica compartida, pero muy diferentes en su operación administrativa, el mensaje era fortalecer a sus aerolíneas de bajo costo respaldándose en la presencia, trayectoria y fortaleza en la industria de Mexicana de Aviación.

El cambio de imagen costó millones de pesos y a pesar de la crisis por la que atravesaba la compañía y la aviación en general, es de llamar la atención su estrategia comercial con estas aerolíneas, en un entorno recesivo en el mercado doméstico, el cual saturó, y aunado a una guerra tarifaria existente y en momentos en que los indicadores de productividad por yield (coeficiente de ocupación) y por pasajero por km transportado no eran los mejores en la aviación mundial.¹⁷⁹

¹⁷⁸ *Ibidem*, pp. 56-57.

¹⁷⁹ Leyva Piña, Marco Antonio. "La irresponsabilidad empresarial en Compañía Mexicana de Aviación", Redalyc, en *El cotidiano*, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, México, marzo-abril 2011, núm. 166, pp. 26-27. en <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=32518423003>, consultada el 24 de septiembre de 2013.

En todas estas acciones que llevaba a cabo, los gastos se cargaban a Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. y a favor de las aerolíneas subsidiarias, para descapitalizarla aún más y se percibe como una destrucción deliberada de la empresa, dejando de invertir en ella y rezagada del resto de sus negocios.

En el 2009, con el brote de influenza A H1N1 en México, provocó una contingencia sanitaria en la aviación, esto hizo que Gastón Azcárraga solicitara un préstamo a Bancomext por 991,967,000.00 (novecientos noventa y un mil novecientos sesenta y siete mil de pesos, y que le fueron entregados aún cuando Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. no calificaba para créditos financieros, esto representó un endeudamiento altamente oneroso para Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., por las condiciones en que le fue otorgado el crédito, fue pactado a muy corto plazo, a sólo 24 meses y con 6 meses de gracia de capital incluido, resultando 18 amortizaciones en pagos mensuales iguales y consecutivos, poniendo en grave riesgo el negocio en marcha.¹⁸⁰ Quedaron como obligados solidarios: Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., Nuevo Grupo Aeronáutico, S.A. de C.V, Servicios Frecuenta, S.A. de C.V Mexicana MRO, S.A. de C.V Aerovías Caribe y Mexicana Inter, S.A. de C.V.¹⁸¹

Existen otros contratos entre ASA y Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. de abastecimiento y suministro de combustible, en la que se otorgan como garantías bienes raíces, con un valor de liberación de 155,223,600.00 (ciento cincuenta y cinco millones doscientos veintitrés mil seiscientos pesos); Otro contrato de fideicomiso es entre Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., ASA e IXE Banco por 148,434,819.00 (ciento cuarenta y ocho millones cuatrocientos treinta y cuatro mil ochocientos diecinueve pesos) y como garantía están dos simuladores de Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.

Y entre ASA, Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. y Click, suscribieron un convenio modificadorio de garantía prendaria sin transmisión de posesión con bienes

¹⁸⁰ Villamil, Jenaro, *op.cit.*, p. 37.

¹⁸¹ Ortega Arenas, Joaquín, *op.cit.*, pp. 59.

pignorados (refacciones) por un valor de 1,105,016,621.00 (mil ciento cinco millones dieciseis mil seiscientos veintiún pesos).

Las garantías se otorgaron sobre activos necesarios para la prestación del servicio que según las leyes son inembargables y pueden ser en fraude de acreedores.¹⁸²

Para complicar darle seguimiento y perderle la línea, cambia de razón social a Grupo Mexicana llamándolo ahora, Nuevo Grupo Aeronáutico, S.A. de C.V., y lo convierte en el controlador de las empresas del grupo.

A finales de 2009 transfiere la propiedad intelectual de la marca, y Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. cede todos los derechos a Nuevo Grupo Aeronáutico, S.A. de C.V. en un precio de 27 millones de pesos.¹⁸³

En mayo de 2010, hay un fraude del ex-director de finanzas de Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. por más de 15 millones de pesos, quien los desvió a una empresa fantasma y del ex-auditor interno por 5 millones de pesos.

Sabiendo que se aproximaba a su fin, Gastón Azcárraga intenta emitir un bono de deuda de 250 millones de dólares, respaldado por Bancomext, cuando no había pagado ni el 10% del préstamo que le habían otorgado, el cual no le es aprobado.¹⁸⁴

En julio de 2010, ofrece a los empleados venderles la empresa por un peso, que no incluía ningún activo sólo pasivos y pagos de los créditos contratados, lo que estaba vendiendo era deuda, en ese momento la deuda ascendía a 18 mil millones de pesos, la oferta no incluía la marca, la otra opción es que acepten un nuevo contrato colectivo de trabajo de pilotos y sobrecargos, con una reducción de más del 40% en salarios y prestaciones.

¹⁸² *Ibidem*, pp. 57-58.

¹⁸³ *Ibidem*, p. 60.

¹⁸⁴ Monreal Ávila, Ricardo, *op.cit.*

En julio también se da la degradación a categoría 2, del espacio aéreo mexicano por las autoridades aeronáuticas de los Estados Unidos, con consecuencias gravísimas para la economía y soberanía nacional, las razones de la degradación dicen que obedece a varias auditorías realizadas por la FAA, las cuales concluyen que la autoridad mexicana no es capaz de regular su propio sistema ni a sus operadores, sin embargo, las más beneficiadas con esta medida fueron las propias aerolíneas estadounidenses, pues se quedaron con todo el mercado de pasajeros de Mexicana de Aviación entre estos dos países, a partir de la suspensión de sus vuelos.

En conclusión, en menos de 5 años, Gastón Azcárraga trasladó todos los activos y beneficios a las nuevas empresas que creó, para pulverizar las finanzas de Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., una línea aérea que llegó a tener el 40% del mercado de la aeronáutica civil del país, le cargó los pasivos y las deudas, y solicitó préstamos bancarios poniendo como respaldo activos muy valiosos y propiedades de Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., y para no declararse en quiebra abiertamente y evitar la andanada de demandas en su contra, se declara insolvente...“La “nueva Mexicana de Aviación adquirida ilícitamente,”...se colocó en estado de insolvencia con el objeto de eludir las obligaciones a su cargo, con respecto a sus acreedores,...”.

Grupo Posadas, estaba bien apoyado para esa maniobra ya que en ese tiempo tenía como parte de su consejo de administración a Santiago Creel Miranda, al mismo tiempo Secretario de Gobernación.”¹⁸⁵

El 2 de agosto de 2010, solicita entrar en concurso mercantil, para reestructurar de forma ordenada los pasivos y adecuar su estructura de costos, en especial los laborales, en realidad, desde que contempló la posibilidad del concurso mercantil, le estaba dejando toda la responsabilidad al gobierno federal sobre el futuro de la empresa.¹⁸⁶

¹⁸⁵ Ortega Arenas, Joaquín, *op.cit.*, p. 37.

¹⁸⁶ Leyva Piña, Marco Antonio, *op.cit.*, p. 26.

El 8 de agosto suspende la venta de boletos, con lo que disminuye los ingresos de la compañía, al siguiente día suspende la nómina de más de ocho mil empleados, y comienza a cancelar vuelos, en su mayoría llenos, totalmente vendidos, lo que genera un caos operacional y comercial, de protección de pasajeros con otras aerolíneas y pago de compensaciones por incumplimiento de servicio, gastando miles de dólares.

El 20 de agosto, los accionistas de Nuevo Grupo Aeronáutico, S.A. de C.V., con Azcárraga a la cabeza venden a Tenedora K, el 95% de las acciones por la irrisoria cantidad de mil pesos, la cual se convierte en su administradora, el 5% restante permanece en manos de ASPA (Asociación Sindical de Pilotos Aviadores).

Finalmente el 28 de agosto de 2010 se suspenden todas las operaciones de Nuevo Grupo Aeronáutico, S.A. de C.V., con sus tres aerolíneas, Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., Mexicana Click S.A. de C.V. y Mexicana Link S.A. de C.V., los nuevos administradores informan que no se llegó a ningún acuerdo que pudiera mantener los costos de operación, se vuelve a manejar el discurso de empleados caros y altos costos laborales. El gobierno federal avala la suspensión de vuelos a pesar de estar obligado a garantizar, proteger y mantener las vías de comunicación en el país, afectando a millones de usuarios del transporte aéreo y grandes pérdidas.

Cabe aclarar que la información financiera de la empresa fue del conocimiento de las autoridades aeronáuticas a través de los estados financieros anuales auditados que la empresa está obligada a entregar en tiempo y forma cada año; así como los informes económico-estadísticos anuales y trimestrales que debe presentar, los cuales indicaban según los criterios y políticas contables y de información financiera seguidos por los encargados de la misma y aplicados en forma consistente con los ejercicios de cada año, eran y reflejaban supuestamente de forma veraz y suficiente la situación financiera de la empresa hasta 2009¹⁸⁷ y los resultados debieron ser de conformidad con los

¹⁸⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Subsecretaría del Transporte, Dirección General de Aeronáutica Civil. "Libro Blanco, Seguimiento a la concesión de la Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C. V.", México, en http://www.sct.gob.mx/fileadmin/migrated/content_uploads/LB_Concurso_Mercantil_Compania_Mexicana_de_Aviacion_S_A_de_C_V.pdf, consultada el 30 de septiembre de 2014.

principios de contabilidad generalmente aceptados por las autoridades de la DGAC, pues no emitió ninguna recomendación de financiamiento o solicitó aclaración alguna, a pesar de que en el 2007, en el Conflicto Colectivo de Naturaleza Económica (CCNE) que la empresa puso contra los sobrecargos de Mexicana de Aviación en ese año, la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje (JFCA) detectó una situación financiera grave, no solo por los costos laborales, por lo que manifestó que “de no atenderse caería en quiebra en un corto plazo” y sugirió aportar de inmediato capital para cubrir el déficit y así lograr su permanencia.¹⁸⁸

Pero en el 2010, la empresa ya no presentó sus estados financieros anuales y sólo presentó informes económico-estadísticos, en los que mostraba pérdidas en el ejercicio, y que el costo del personal y el gasto del combustible se incrementaron ocasionando una disminución en la utilidad operativa, por lo que sus activos disminuyeron y sus pasivos aumentaron; toda la información se encuentra en el Libro Blanco de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), donde se le da seguimiento al caso¹⁸⁹, éste muestra que a partir de 2009 la empresa ya no contaba con los activos suficientes para hacer frente a sus obligaciones vencidas, ya se encontraba en una mala situación financiera, ya que sus pasivos eran de 9 mil 651 mill de pesos y los activos por 9 mil 25mill de pesos, por lo que se presume que el Consejo de Administración de la empresa encabezado por Gastón Azcárraga omitió e incluso alteró información de los estados financieros de la empresa para continuar operando, aún así, solicitó dos préstamos en los que puso en prenda activos de la empresa y poniendo en riesgo su operación. Para julio de 2010, según el acta con la que Mexicana de Aviación se acogió a concurso mercantil, la empresa ya tenía un pasivo superior a 15 mil 75 mill de pesos.¹⁹⁰

Aunado a lo anterior, la DGAC realizó una verificación en 2009, y a partir de las observaciones realizadas sobre cuestiones técnico-administrativas, no detectó que se

¹⁸⁸ Paredes, Miriam. “Mexicana de Aviación ocultó datos financieros”, en *Excelsior*, nacional, México, 19 de marzo de 2014, en <http://www.excelsior.com.mx/nacional/2014/03/19/952374>, consultada el 30 de septiembre de 2014.

¹⁸⁹ Secretaría de Comunicaciones y Transporte. “*Libro Blanco, Seguimiento a la concesión de la Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C. V.*”, *op. cit.*, p.

¹⁹⁰ Paredes, Miriam. *Op. cit.*

pusieran en riesgo la seguridad de las operaciones, además de las afirmaciones de la propia SCT hizo en julio de 2010, en relación a lo mismo y citados por el Senado.¹⁹¹

Se perdieron más de ocho mil empleos directos, ante la displicente mirada de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, lo que significa 34% de las fuentes de empleo en la industria del transporte aéreo nacional, y la pérdida de 80 a 100 mil empleos indirectos a nivel nacional, relacionados y dependientes de la línea aérea.

Así comienza el tortuoso camino del concurso mercantil y la búsqueda de inversionistas, desde entonces más de 29 inversionistas han querido comprarla y echarla a volar, pero han visto frustradas sus pretensiones.¹⁹²

Dos posturas son básicamente las que se observan en el proceso de recapitalizar a Mexicana de Aviación: Empresarios con dinero pero a los que no se les garantiza que le sean devueltas las rutas y slots de la aerolínea, y por otro lado, empresarios aventureros, sin dinero, que quieren la aerolínea gratis, pero con buenas relaciones políticas y en detrimento del patrimonio de los empleados, que no admiten pagar las deudas a los acreedores de la aerolínea, con la complacencia de las autoridades involucradas, a quienes obligan a hacer declaraciones absurdas, como la del ex-secretario del trabajo, Javier Lozano, diciendo “nos chamaquearon”, escudándose con el argumento de “salvaguardar” los intereses de los trabajadores.

Existen demandas penales contra estos grupos, que sólo buscan detener el proceso y distraer la atención del caso.

Por otro lado se ha llegado a negociaciones muy avanzadas con algunos de los grupos interesados, en cuanto a la forma de liquidación de los empleados, renegociación con nuevos contratos colectivos de trabajo, para tratar de sacar adelante a la compañía, pero todo termina a la hora de mostrar los recursos, por un lado no los tienen a la vista y por el otro, el gobierno pone infinidad de trabas fiscales a través de la Secretaría de

¹⁹¹ *Infra*, p.184.

¹⁹² Cervantes, Jesusa, *op.cit.*, p. 34.

Hacienda, desconociendo la legitimidad de los recursos o de plano cerrando los ojos para no verlos.

Los dos jueces encargados de este proceso, Felipe Consuelo Soto, el primero y la actual Edith Alarcón M., han tenido que dar prórrogas al concurso, incluso contra la ley de concursos mercantiles y haciendo uso de su facultad como juzgadores, para intentar recapitalizar a la compañía, como en el caso del primero, pero la gran cantidad de intereses originarios y los que se han ido sumando en el proceso, lo han impedido.

El concurso en sí ha presentado varias anomalías, como el ocultamiento de los activos valiosos de Mexicana de Aviación en Estados Unidos, que van de 500 a los mil mill. de dólares y que no fueron incluidos en el concurso mercantil, por omisión u olvido de los representantes de la aerolínea, y de los cuales tampoco se informó a los trabajadores y que actualmente permanecen bajo resguardo del capítulo 15 del código de quiebras de Estados Unidos para que nadie los reclame como pago, ya que existe un orden o lista de acreedores, en la que los primeros en derecho a recibir el pago son los trabajadores.

Al enterarse Banorte que Mexicana de Aviación entraba a concurso mercantil, dispuso de 18 mill. de dólares de un fideicomiso de la empresa en Estados Unidos, como cobro de las deudas que Mexicana de Aviación tiene con ellos, Banorte evadió los mandatos legales del concurso mercantil en México y en Estados Unidos, aún no está claro cómo permitieron esto las autoridades de ambos países.¹⁹³

Por otra parte, el Gobierno Federal se ha mantenido todo este tiempo a la expectativa de los acontecimientos, fingiendo respetar a las dos partes en conflicto pero la realidad es su inclinación hacia la defensa de la postura empresarial, avalando y fortaleciendo los nuevos negocios en la aviación nacional.

El Gobierno Federal intento dar la imagen de respetar a las dos partes en conflicto, pero conociendo su forma de actuar en los casos de los mineros y electricistas, parece adecuado pensar que su actuación se plegó a su política laboral de beneficio a los empresarios, por ello es entendible su pasividad y tardanza para intervenir en un caso que requería por lo menos indagar la transparencia y honestidad de las

¹⁹³ *Ibidem*, pp. 33-35.

prácticas de los empresarios que ya se encontraban en pleno vuelo. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes se ha ganado una reputación negativa en la opinión pública, y varias de sus decisiones han beneficiado a empresarios.¹⁹⁴

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de sus voceros, han manejado un doble discurso, por un lado afirman que tanto las rutas como los slots de Mexicana de Aviación están salvaguardados y que les serán devueltos en cuanto la aerolínea vuelva a volar y al mismo tiempo ponen trabas a la resolución del conflicto y se niegan a regresarle el certificado aéreo para poder volar.

Del conflicto de Mexicana de Aviación se desprenden una gran cantidad de hechos y actos turbios que se llevaron a cabo con la complacencia de las autoridades, funcionarios y organismos del Gobierno Federal, todas las acciones dolosas que llevó a cabo Gastón Azcárraga, desde su adquisición, son hechos punibles, la mayoría de ellos ampliamente comprobados, todos se encuentran bien avalados y expuestos en el ensayo jurídico del Lic. Joaquín Ortega Arenas, y también con varias demandas penales de parte de los trabajadores, sindicatos y diversos acreedores, pero hasta el momento ninguna de ellas ha prosperado. Por eso el discurso oficial siempre fue la amenaza de la quiebra, pues de esa manera se borrarían todas las anomalías del proceso y los nombres de los involucrados, pero se negaban a hacerlo directamente, pretendiendo que fueran las autoridades judiciales, en este caso, el o la juez encargados del proceso quienes declararían la quiebra, y periódicamente funcionarios de diversos organismos del gobierno hacían declaraciones donde aseguraban que era responsabilidad del juez declarar la quiebra e inmediatamente después respondía el juez que los encargados de declarar la quiebra eran las propias autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y así, sucesivamente, sin ningún recato en su comportamiento, hasta el 4 de abril de 2014 que la juez Edith Alarcón M. accede a declarar la quiebra de la Compañía Mexicana de Aviación, sin importarle el grave daño a la credibilidad de las instituciones encargadas de impartir justicia, el descrédito y la falta de confianza hacia esas instituciones que ante todo debieron salvaguardar los

¹⁹⁴ Leyva Piña, Marco Antonio, *op.cit.*, p. 30.

intereses de las nación con la protección financiera de una empresa nacional emblemática de la aviación mundial, así como proteger y respaldar los derechos laborales de los trabajadores, sin regateo y menoscabo de su patrimonio, alargando el concurso mercantil y dejando pasar el tiempo requerido para contribuir de esa manera a que las nuevas aerolíneas adquieran derechos de operación sobre las rutas y los slots de Mexicana de Aviación, como lo establece la Ley de Aviación Civil, por lo que ya no tendrían que pagar a Mexicana de Aviación por el usufructo de ellas, vale decir que recientemente American Airlines vendió en millones de dólares algunos slots de su propiedad de un aeropuerto de Nueva York, la alusión es sólo para dimensionar claramente el valor real de las rutas y los slots.

2.4. Situación del mercado nacional postconflicto

El desorden que provocó la salida de Mexicana de Aviación es muestra de la irresponsabilidad de las autoridades de la aviación, al respaldar el cese de operaciones aéreas de una aerolínea que en ese momento tenía casi 90 años de antigüedad, la cuarta aerolínea más antigua del mundo y la segunda del continente americano, el hecho es prueba fehaciente de la falta de sensibilidad de la autoridades en los negocios del Estado, es como imaginar que los gobiernos de Holanda, Australia y Colombia, permitieran la desaparición de sus icónicas aerolíneas: KLM, QUANTAS y AVIANCA, que son las más antiguas del mundo, o como si Inglaterra perdiera British Airways, Francia su aerolínea Air France o los mismos Estados Unidos su representativa aerolínea American Airlines, y peor aún, con el argumento de posicionar a pequeñas aerolíneas de bajo costo con menos de 5 años de antigüedad. Cuando se supone que el gobierno debe garantizar la continuidad de un servicio público de tal envergadura para evitar daños a la actividad económica del país.

El daño inmediato fue dejar varados a millones de pasajeros que según la Confederación Nacional Turística, sólo en el periodo de septiembre a diciembre de 2010, el cese de operaciones de Mexicana de Aviación afectó a 2 millones 600 mil usuarios, con pérdidas que ascienden a 420 millones de dólares, sin embargo, la respuesta de las autoridades era tajante, y en palabras del entonces secretario de Comunicaciones y Transportes, Juan F. Molinar Horcasitas,..."Mexicana no es necesaria en el mercado, que estaba sobreofertado, las aerolíneas se están haciendo pedazos."¹⁹⁵

Por otra parte, el gobierno federal permitió y otorgó nuevas concesiones a varias aerolíneas de bajo costo, a sus amigos empresarios, dándoles todas las facilidades y beneficiándolas económicamente con toda clase de subsidios, para competir en un mercado que ya estaba cubierto y sacando de la competencia a la más importante, que además ya contaba con sus propias aerolíneas de bajo costo: Mexicana Click y

¹⁹⁵ Ortega Arenas, Joaquín, *op.cit.*, pp. 70-71.

Mexicana Link, y se perfilaba a insertarse de manera natural a las nuevas condiciones del gobierno en su política de aviación civil.

En el encuentro de iniciativas estatales y empresariales improvisadas que degradan el valor de las empresas aéreas, de sus trabajadores y del sistema de aviación en su conjunto, se observan con nitidez las acciones de los empresarios, como la decisión de la quiebra; sin embargo no hay que perder de vista que hay condiciones estructurales, escurridizas a la mirada, que se encuentran en juego, como la estrategia de la consolidación de empresas de bajo costo y alta eficacia, que se convirtieron en una finalidad estatal y del capital privado para la competencia en un mercado globalizado, sin importar mucho los efectos colaterales que generan ese tipo de empresas flexibles hacia CMA y Aeroméxico; la cuestión es clara: disminuir costos laborales como la única forma de lograr el éxito empresarial.¹⁹⁶

En el recuento de daños ocasionados, dejó sin conectividad al 46% de las rutas nacionales, 123 pares de ciudades (origen-destino) quedaron sin servicio, debilitando la conectividad de tal forma que duplicó o triplicó los tiempos de transportación aérea, provocó un incremento de tarifas de entre el 40% y el 100%, que viene a cuestionar la supuesta política en la aviación nacional de “bajos costos”, aunque el discurso oficial y sus voceros encontraron rápidamente justificaciones a los cuestionamientos del encarecimiento de los boletos de avión, avalados por el alza en los precios del combustible, específicamente la turbosina, como resultado de los conflictos en medio oriente. La realidad es que el supuesto “bajo costo” de las nuevas aerolíneas que invadieron la industria de la aviación, se apoyan en los bajos salarios y en nuevas condiciones laborales impuestas a sus empleados, a quienes los nuevos empresarios del ramo se ufanan de decir que pagaban sueldos “competitivos”, como lo demuestra un audio en la voz de Miguel Alemán Velasco en una entrevista radiofónica.¹⁹⁷

Incluso a mediados de 2011, a menos de un año de la salida de Mexicana de Aviación, Interjet declaraba que mantenía los costos de operación más bajos de la industria aérea en toda América Latina, con márgenes de ganancia superiores a los de Aeroméxico, con índices de eficiencia más elevados en cuanto a personal y flota, con ahorros significativos al mantener una de las proporciones más bajas de empleados por aeronave en México, con 4.4 miembros de tripulación por avión, contra 7 de sus

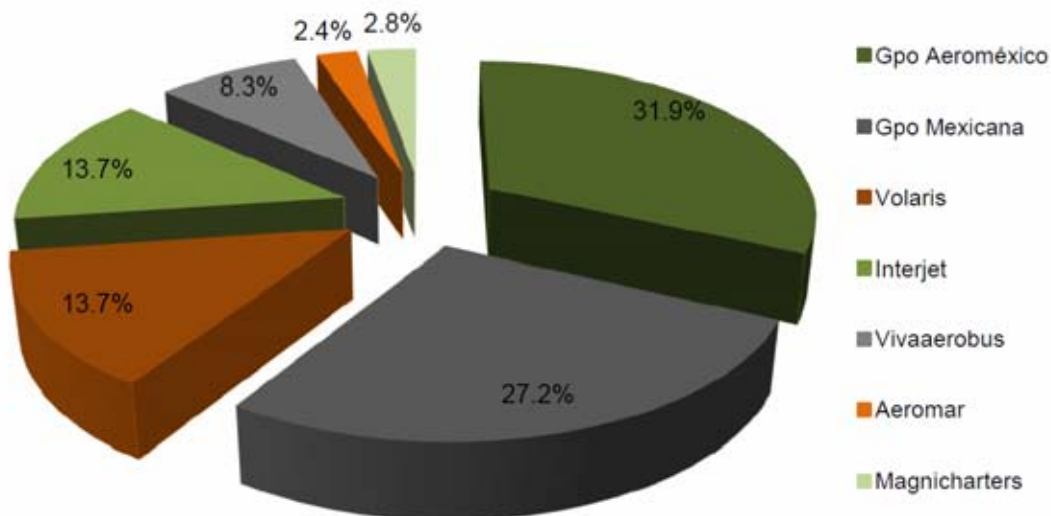
¹⁹⁶ Leyva Piña, Marco Antonio, *op.cit.*, pp. 23-24.

¹⁹⁷ Audio programa de radio Red. “De una a tres”, del 21 de octubre 2011, consultado el 07 de abril de 2012.

competidores en México y 6.3 técnicos de mantenimiento en línea, estos niveles de crecimiento y ganancia fue en gran medida por la salida de Mexicana de Aviación.¹⁹⁸

Las estadísticas de la DGAC antes de la suspensión de las operaciones de Mexicana de Aviación el 28 de agosto de 2010, muestran la participación en el mercado doméstico de las aerolíneas que hasta agosto de 2010 se encontraban operando y dando servicio regular, así como la flota de aviones con la que contaban:

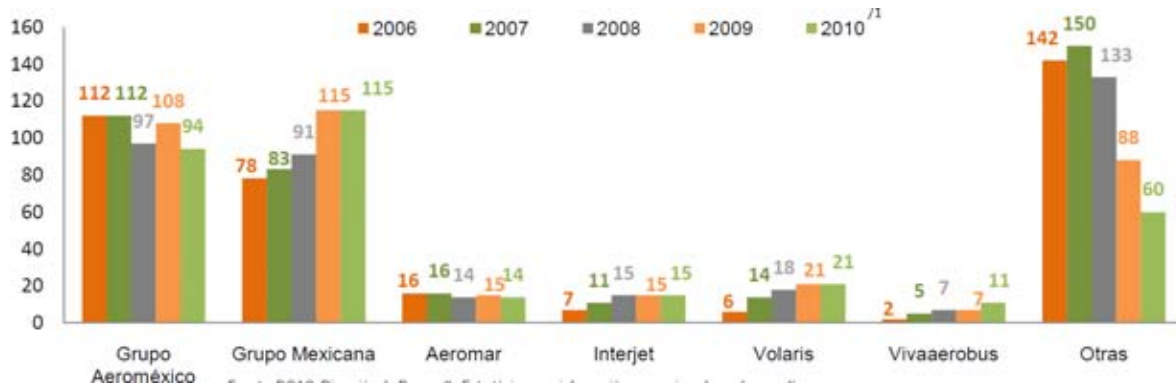
Gráfico 1. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de pasajeros.
Acumulado enero-agosto 2010



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

¹⁹⁸ Ugarte, Jesús. “Interjet, 21% más cara que Aeroméxico”, en Sección Negocios de *CNNExpansión*, 20 de junio de 2011, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/06/20/interjet-21-mas-cara-que-aeromexico>, consultada el 22 de octubre de 2013.

Gráfico 2. Flota de aerolíneas mexicanas
(número de equipos)



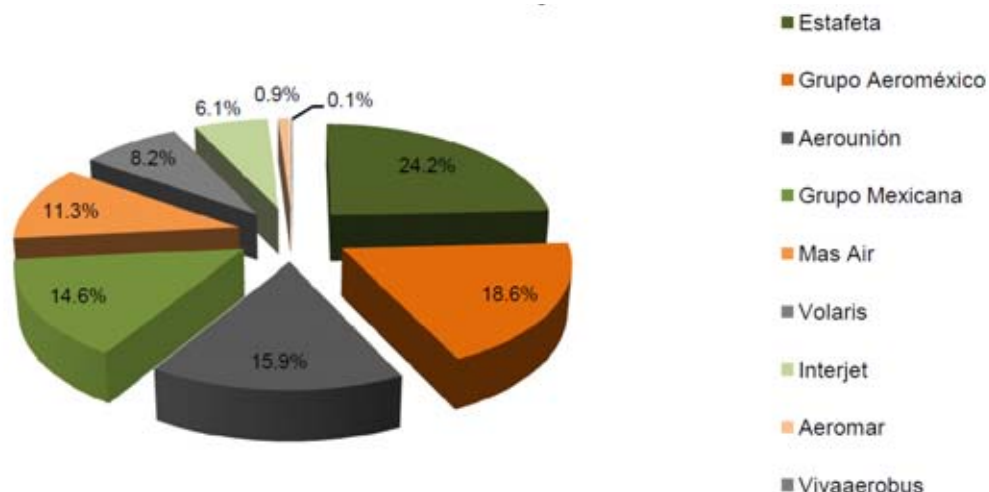
Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Las estadísticas muestran que Mexicana de Aviación ocupaba el segundo lugar en cuanto a participación en el mercado y primer lugar en número de aviones, y muestra también la forma en la que estaban distribuidas el resto de las aerolíneas, y la diferencia tanto en participación en el mercado como en el número de aviones de sus flotas en relación con Mexicana de Aviación y Aeroméxico.

Mención aparte y digna de consideración es la participación de las aerolíneas en la carga, por su importante presencia y de la cual poco se habla, por ser de mayor relevancia la transportación de personas, pero que de igual manera resultó afectada, y que en números redondos, la carga viene a representar uno de los negocios más rentables de las aerolíneas, y donde Mexicana de Aviación ocupaba un lugar relevante.

En el siguiente cuadro se muestra la distribución de la carga entre las aerolíneas de enero-agosto de 2010.

Gráfico 3. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de carga en servicio regular.
Acumulado enero-agosto 2010



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Es importante señalar la conectividad que se perdió en algunas de las rutas vitales en la transportación de carga, un caso específico es el esencial punto fronterizo de Nuevo Laredo, Tamaulipas, que inmediatamente después del cese de operaciones de Mexicana de Aviación, empezó a demandar la pronta solución al conflicto por el volumen de carga que la estación maneja, como se sabe Nuevo Laredo es el punto de comunicación con Laredo, Texas, la ciudad fronteriza de los Estados Unidos y su sexta aduana en importancia, del país con la mayor economía mundial y por donde pasa aproximadamente el 40% de toda la carga terrestre entre los dos países, Nuevo Laredo disminuyó considerablemente su conexión aérea con la capital de México, a las autoridades no les interesó el daño económico que generó a muchas industrias que utilizaban el servicio de carga aérea para transportar sus productos, en algunos casos de importancia vital, como lo es la relacionada con la industria farmacéutica y de medicina en general.

Inmediatamente después de la salida de Mexicana de Aviación, se mantuvo Aeroméxico en el primer lugar, aunque con una mayor participación; Interjet se posicionó en el segundo lugar, según los analistas, esto se debió a que trasladó la

mayoría de sus operaciones al AICM, Interjet se preparó tres años antes, así que cuando se dio el cese de operaciones de Mexicana de Aviación en agosto de 2010, ellos estaban listos para cubrir la demanda de la parte del mercado que Mexicana de Aviación dejaría y que ellos estarían en condiciones de darle el servicio de acuerdo al tamaño de la aerolínea y al número de aviones de su flota, la cual empezó a incrementar paralelamente al servicio que brindaba, al principio con el arrendamiento de aviones, que irónicamente, algunos de ellos pertenecieron a Mexicana de Aviación y después con la adquisición de nuevos equipos, Interjet declaraba entonces, que su crecimiento se venía dando año con año en un 20%, pero en junio de 2011 había crecido un 87%, debido principalmente a la salida de Mexicana de Aviación.¹⁹⁹

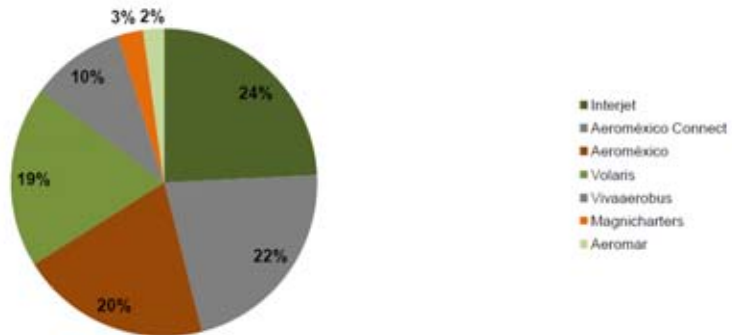
Volaris a pesar de la guerra de tarifas que le declaró a Interjet, no pudo acceder al segundo lugar, aunque su crecimiento también fue exponencial, permaneció en el tercer lugar muy a su pesar.

Una situación peculiar pasaría la aerolínea Vivaaerobús, que al sostener un plan de negocios agresivo, alcanzó el cuarto lugar, con un crecimiento *sui generis*, pues mientras las llamadas “grandes aerolíneas” del país se disputaban los primeros lugares y peleaban por una mayor participación y presencia en el mercado doméstico, sobre todo en las principales rutas, ellos mantuvieron su estricto plan de negocios de bajo costo, con tarifas competitivas, desdeñando un servicio de calidad por su falta de oficio en esta industria, y al igual que las demás aerolíneas, incrementaron sus frecuencias y abrieron nuevas rutas.

Magnicharters y Aeromar por su parte, continuaron casi sin modificaciones, cachando el mercado que les dejaban las otras aerolíneas y aunque mostraron crecimiento, sus operaciones continuaron casi sin alteraciones en el mismo mercado que venían trabajando, según se muestra en las siguientes estadísticas de marzo de 2011.

¹⁹⁹ “Interjet crece 87% desde la salida de Mexicana”, en *El Universal.mx*, 26 de agosto de 2011, cartera, en <http://www.eluniversal.com.mx/notas/788857.html>, consultada el 22 de octubre de 2013.

Gráfico 4. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de pasajeros.
Acumulado marzo 2011

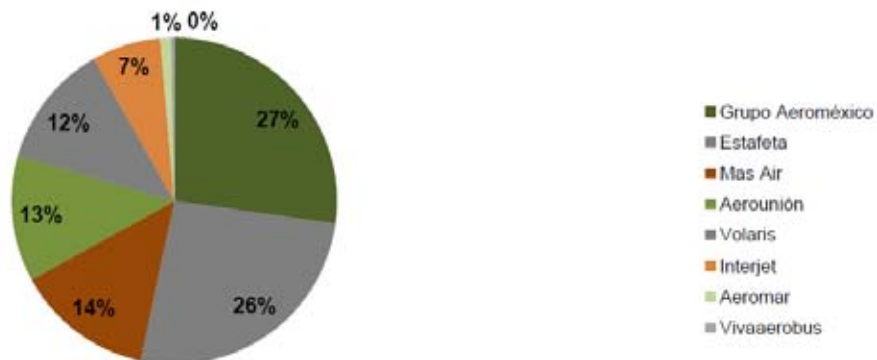


Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Es importante señalar que estas últimas estadísticas no son por grupo sino por aerolínea, lo que significa que hay que sumar los porcentajes de Aeromexico Connect y Aeromexico, para tener el total como grupo, que sería de 42%.

En lo que se refiere a la transportación de carga, estas son las estadísticas del acumulado de enero a noviembre de 2011, con Aeromexico a la cabeza y donde resalta Volaris con una mayor participación que Interjet.

Gráfico 5. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de carga en servicio regular.
Acumulado enero-noviembre 2011



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Los analistas del sector aseguran que las aerolíneas que mejor aprovecharon las áreas de oportunidades que la situación de la aviación nacional les estaba ofreciendo, fueron principalmente Aeroméxico e Interjet, al declararlas como las grandes ganadoras y las más beneficiadas con la salida de Mexicana de Aviación, dejando convenientemente fuera de los reflectores a Volaris, que también fue de las más beneficiadas. Aeroméxico se consolidó como la primera aerolínea, e incluso en ese tiempo ya se hablaba de ella como la “aerolínea bandera” del país; en mayo de 2011, Aeroméxico declaraba que había transportado un millón 225 mil pasajeros y que había alcanzado el nivel más alto en un mes en toda la historia de la aerolínea.²⁰⁰

Todas las aerolíneas hicieron grandes inversiones, pero fueron principalmente, Aeroméxico, Interjet y Volaris, las que adquirieron más aviones, abrieron más rutas y aumentaron frecuencias, beneficiadas por el doble discurso que manejaban las autoridades, quienes les empezaron a distribuir y autorizar operaciones en las rutas y slots propiedad de Mexicana de Aviación, mientras declaraban que era de manera “temporal”, y que en cuanto regresara a volar Mexicana de Aviación, éstas les serían devueltas, y de esa forma les fue entregando una a una las rutas y los slots, cada vez que las autoridades les autorizaban una ruta o cuando las aerolíneas lograban sacar algún acuerdo, y para que pasara desapercibido a la opinión pública, inmediatamente era opacado por alguna noticia o escándalo en torno al concurso mercantil de Mexicana de Aviación.

Con este reparto empezó la guerra de los slots, sobre todo en el AICM, ya que Interjet y Volaris, constantemente se quejaban por la asignación de éstos, lo que provocó incluso que la Comisión Federal de Competencia propusiera que la asignación de los slots se hiciera por medio de subasta, la propuesta demostraba la anarquía que reinaba en el sector aéreo nacional, ya que en ningún país se realiza de esa manera. Finalmente la

²⁰⁰ Notimex. “Aumenta 32% tráfico de pasajeros de Aeroméxico”, en *terra*, 15 de agosto de 2011, en http://economia.terra.com.mx/noticias/noticia.aspx?idNoticia=201108151718_NMX_80051274, consultada el 25 de octubre de 2013.

SCT no aceptó dicha propuesta y se fueron distribuyendo de manera discrecional y de acuerdo a las negociaciones que la propia secretaría realizaba con cada aerolínea.

En general, el sector aéreo mostró un gran desequilibrio al principio, pues de un total de 320 rutas, sólo el 10% son las que acaparan el 90% de pasajeros del mercado doméstico, lo que impide la diversificación del sector, la mayoría de las aerolíneas concentran sus operaciones en esas rutas, todas quieren volar a lo que consideran como las rutas más productivas, también buscan tener los mejores horarios de despegue y aterrizaje, es por eso que constantemente se habla de la urgencia de modificar la política de aviación en México, en busca de una diversificación del mercado aéreo nacional.

Una vez posicionados en el mercado, Interjet, por medio de su director general, Miguel Alemán Magnani, ya hacía declaraciones al respecto y con la clara intención de liderar el reordenamiento del sector aéreo al declarar que las autoridades de la SCT deberían promover el surgimiento de aerolíneas regionales, seguramente se refiere y habla por la propia experiencia de su aerolínea, pues Interjet inició operaciones en el aeropuerto de Toluca, Edo. De México, pero no pudo sostener su plan de negocios en ese aeropuerto por lo que trasladó sus operaciones al AICM, y ahora ya no están dispuestos a compartir el mercado y le recomienda a las autoridades y empresarios interesados en el negocio de la aviación, dónde y cómo deben invertir, y en un foro sobre aviación hizo propuestas concretas a las autoridades de la SCT, para abatir los precios de los boletos de avión y poner límites o acotar todo intento que vulnere su propio negocio.

Las propuestas de Alemán Magnani van en el sentido, primero, de que las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) inviten a tres grupos de empresarios a formar aerolíneas regionales.

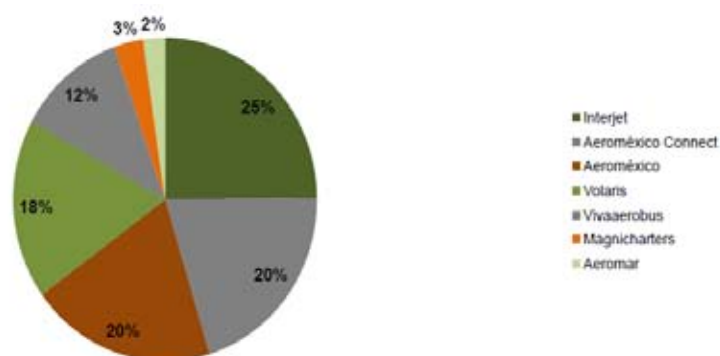
Allí hay un nicho desatendido que podría ser cubierto con aviones pequeños, incluso de hélice, que además liberaría espacios en las aerolíneas principales y fomentarían la competencia en beneficio del consumidor. De otra manera, hay empresarios que podrían entrar demasiado rápido a competirle a las aerolíneas más grandes; lo que eventualmente llevaría a otra guerra de precios como tantas que hemos visto en los últimos años. Además las aerolíneas regionales entrarían a destinos poco atendidos, pues de lo contrario los primeros que buscarían las nuevas aerolíneas serían los de siempre como: Cancún, Guadalajara, Ciudad de México y Monterrey.

La segunda propuesta es que, debido a que México produce turbosina, durante los

meses de febrero y septiembre, los de menor demanda, el gobierno redujera de forma importante el precio de este combustible, no hasta llegar al subsidio, pero sí al punto de sólo cubrir los costos, más un pequeño ingreso, con ello, las aerolíneas mexicanas podrían reducir el 50% del precio de los boletos a los viajeros y alentarían notablemente la demanda.²⁰¹

Las estadísticas después del cese de operaciones de Mexicana de Aviación, mostraron el nuevo orden o acomodamiento de las aerolíneas en el mercado doméstico, las siguientes estadísticas son de finales de 2011.

Gráfico 6. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de pasajeros.
Acumulado enero-diciembre 2011



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Se muestra claramente el comportamiento del mercado, el cual comenzaba a reorganizarse con la falta de Mexicana de Aviación y como sería su desarrollo en los siguientes años. Nuevamente al no estar disponibles las estadísticas por grupo, hay que sumar los porcentajes de Aeromexico Connect y Aeromexico, para tener el total como grupo, que es de 40%, para poderlo comparar con las estadísticas anteriores de 2010.

²⁰¹ Velazquez, Carlos. “Aleman, una propuesta para impulsar aerolíneas regionales”, en *Excelsior en línea*, 27 de junio de 2011, en <http://www.excelsior.com.mx/opinion/2011/06/27/carlos-velazquez/747921>, consultada el 22 de octubre de 2013.

Por otra parte, los especialistas y los organismos relacionados con el sector, declaraban que aún no se había cubierto el mercado de Mexicana de Aviación y que la industria había decrecido, además se auguraba poco crecimiento, principalmente por la falta de oferta de asientos, ya que Mexicana de Aviación transportaba 20 millones de pasajeros al año, de los cuales sólo se había cubierto la demanda de 10 millones de pasajeros, pues las aerolíneas que estaban operando todavía no cubrían o no estaban en condiciones de cubrir toda la demanda de asientos con la flota de aviones que tenían, esto era opuesto a las declaraciones que hacía Interjet en julio de 2011, que afirmaba que ya había sido cubierto el 98% del mercado que dejó Mexicana de Aviación.²⁰² O peor aún, contrario a las primeras declaraciones del secretario de la SCT, donde afirmaba que el mercado estaba “sobreofertado”, y por lo tanto, Mexicana de Aviación y su flota de aviones, con su oferta de asientos, no era necesaria.

Los aeropuertos por su parte se quejaban del poco crecimiento en la industria y proponían incluso una política de cielos abiertos, para que ellos pudieran operar con una mayor capacidad, pero ellos a su vez, ya habían sido denunciados como monopolios y en buena medida responsables de los incrementos de los precios en los boletos de avión, por los altos costos aeroportuarios que las aerolíneas tenían que pagar al utilizar sus servicios.

Durante la crisis del 2009 en la industria aérea, intensificada por la contingencia sanitaria de la Influenza, los aeropuertos tuvieron los mejores resultados de su historia, con ganancias que fueron pagadas por los usuarios y por las aerolíneas.²⁰³

La salida de Mexicana de Aviación provocó que los aeropuertos bajaran el porcentaje de su capacidad, ya que la aerolínea contaba con una flota de 115 aviones que paulatinamente dejaron de operar y el número de operaciones en los aeropuertos

²⁰² “Interjet crece 87% desde la salida de Mexicana”, *op.cit.*

²⁰³ Gazcón, Felipe. José de J. Guadarrama. “Boletos de avión, más caros en México que el resto del continente”, en *Excelsior en línea*, 16 DE JUNIO DE 2011, en <http://www.excelsior.com.mx/2011/06/16/dinero/745262>, consultada el 22 de octubre de 2013.

disminuyó, con la consecuente baja en la oferta de asientos, que para los aeropuertos significa menos pagos de TUAS (Tarifa Uso Aeropuerto) en sus ingresos.

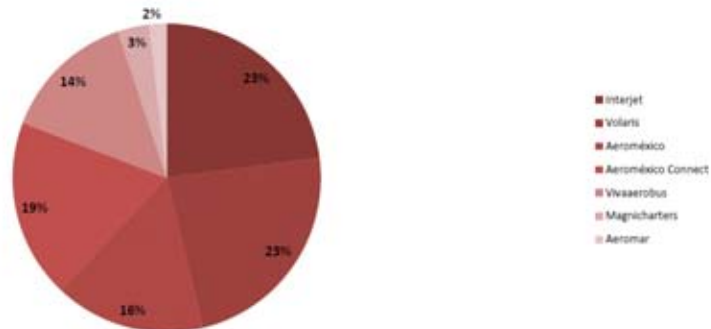
Pero a la vez, se hablaba de una saturación del mercado aéreo mexicano por la falta de inversiones en la infraestructura aeroportuaria, y que la crisis de 2009 así como la salida de Mexicana de Aviación hicieron que ya no se registraran los mismos niveles de saturación en las operaciones de algunos aeropuertos, pero es claro que el crecimiento que están teniendo las nuevas aerolíneas nacionales, tarde o temprano volverá a presentar una eventual saturación, en realidad no hubo crecimiento en la industria, sólo cambio de unas nuevas y recientemente creadas aerolíneas por otras.

En agosto de 2011, al cumplirse el primer año después de la salida de Mexicana de Aviación, y en general, en las estadísticas de los siguientes años, 2012 y 2013, muestran el crecimiento de las aerolíneas, pero no así, el crecimiento del mercado, el cual continuo estancado, debido precisamente a la salida de Mexicana de Aviación, como factor principal y que aunado a otros factores propios de la industria, así como el perfil de los responsables de la política de aviación en México y de la situación general del país han impedido su crecimiento.

La disyuntiva de las decisiones de las autoridades aeronáuticas está entre: fomentar el surgimiento y crecimiento de las nuevas aerolíneas o los nuevos negocios, sin importar factores de seguridad, principalmente, después el profesionalismo y la calidad en el servicio o fomentar el crecimiento de una industria aérea a largo plazo, sustentable y segura.

Se mostrarán estadísticas de diciembre de 2012, al no estar disponibles como acumulado por año y de septiembre de 2013, para darle seguimiento al comportamiento del mercado y el desarrollo de las aerolíneas en el mercado doméstico.

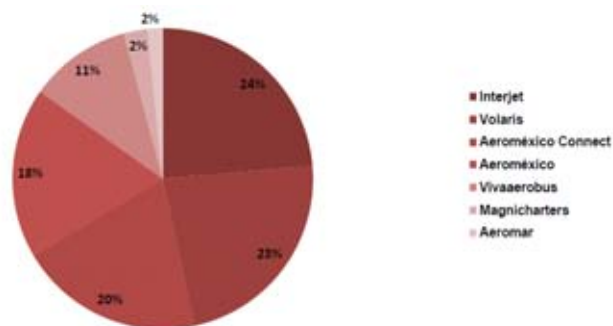
Gráfico 7. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de pasajeros.
Diciembre 2012



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Estas estadísticas únicamente reafirman la distribución del mercado aéreo doméstico que se hizo desde los primeros meses después de la salida de Mexicana de Aviación. Con Aeroméxico como la primera y más grande aerolínea del país, y la que cuenta con la mayor parte del mercado, seguida por Interjet, que después de la lucha por el segundo lugar con Volaris, se posicionó ahí, para dejarle el tercer puesto a Volaris, por el momento, y el cuarto lugar lo ocupa Vivaerobus, paradójicamente no Aeromar, a pesar de que esta última tiene más años en el mercado y que se ha mantenido a flote, aun después de la tormenta.

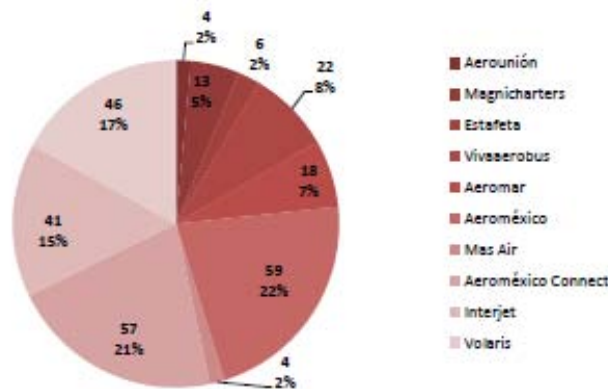
Gráfico 8. Participación de empresas nacionales en el mercado doméstico de transportación de pasajeros.
Septiembre 2013



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Y en cuanto al crecimiento de la flota de aviones de cada aerolínea se muestra la siguiente gráfica, en combinación con las aerolíneas de carga, debido a que no se encuentra disponible en el portal de la DGAC la que muestra solo las aerolíneas de transportación de pasajeros del año 2013.

Gráfico 9. Porcentaje y número de aeronaves de la flota mexicana en servicio comercial regular. Tercer trimestre 2013



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Es importante señalar el posicionamiento de Interjet y Volaris, que en este cuadro, las dos aerolíneas se muestran celadamente en los colores más claros, sin perder de vista a Vivaerobus, las cuales duplicaron y en el caso de Interjet casi triplicó su flota, en comparación con el gráfico 2 del año 2010, En esta estadística se aprecia el crecimiento vertiginoso de sus negocios a costa de una sola decisión de las autoridades encargadas de la aviación civil, como es el de no permitir por ningún motivo el regreso al aire de Mexicana de Aviación.

CAPITULO 3. PRESENCIA DE NUEVAS AEROLÍNEAS EXTRANJERAS EN EL ESPACIO AÉREO NACIONAL

Una vez expuesta la situación del mercado nacional se continua con el análisis, primero, de la situación que imperaba en el mercado internacional antes del conflicto de Mexicana de Aviación, y después, con la suspensión de operaciones de la aerolínea; se examina también a grandes rasgos el panorama que generó su salida, la forma en que las diferentes líneas aéreas, principalmente, extranjeras, cubrieron la demanda de servicio aéreo del mercado internacional, ya que las aerolíneas nacionales no pudieron brindar ese servicio, primero por la falta de aviones y después, y de manera particular, en el mercado entre Estados Unidos y México, por la degradación que sufrió la aviación mexicana por parte del gobierno de ese país, la cual prohibía que se incrementaran los vuelos de las aerolíneas nacionales hacia su territorio.

El análisis se hace enfocándose en la predominante participación de Mexicana de Aviación en el mercado internacional de transportación de pasajeros, se muestran diferentes estadísticas de la DGAC para hacer las comparaciones, en lo que respecta a la situación antes del cese de operaciones de Mexicana de Aviación, corresponden al primer semestre de 2010, pues a partir de julio de ese año, las estadísticas comienzan a reflejar la falta de Mexicana de Aviación. En ellas, se hace evidente la abismal diferencia entre las aerolíneas nacionales y las extranjeras, aún con la participación de Mexicana de Aviación, lo que presupone las condiciones en las que quedó el mercado internacional después de que la aerolínea dejó de operar.

Adicionalmente, se muestra también la tendencia de los pasajeros internacionales y su distribución hacia los principales aeropuertos del país, resaltando la presencia de Cancún como destino turístico nacional de mayor demanda en el mercado internacional de pasajeros de México. Por último se hace referencia a la transportación de la carga internacional y la participación de empresas nacionales y extranjeras en este importante negocio.

También, se resalta que, inmediatamente después de la salida de Mexicana de Aviación, comenzó el reacomodo del sector, por lo que se muestran las estadísticas que denotan una mayor participación de las aerolíneas extranjeras, así como la nueva distribución de pasajeros del mercado internacional entre las aerolíneas nacionales, quienes mostraron un rápido crecimiento a raíz de que Mexicana de Aviación dejó de volar; pero que aún así, la participación mayor fue para las empresas extranjeras. Ello denota la poca presencia de aerolíneas nacionales en el espacio aéreo nacional, demostrado en las estadísticas.

De manera particular se hace el análisis del mercado de pasajeros entre México y Estados Unidos, debido al tamaño del mismo y la importancia que reviste para la aviación nacional dicho mercado, por lo cual las líneas aéreas de ese país fueron las más beneficiadas con la salida de Mexicana de Aviación, al cubrir ellas la mayor parte del mercado que la aerolínea dejó sin atender y con todas las ventajas que tenían a su favor.

Se dan los porcentajes de crecimiento de las empresas por regiones según la demanda del mercado internacional de pasajeros de México, los principales mercados internacionales y la tendencia de su crecimiento, mostrada en las estadísticas de los años consecutivos al paro de operaciones de Mexicana de Aviación, con las facilidades hacia ellas otorgadas por las autoridades aeronáuticas de México, las cuales mostraron poco interés a la aviación nacional al recurrir a las aerolíneas extranjeras para cubrir la demanda de asientos.

Finalmente se examinan brevemente las repercusiones que la presencia de nuevas aerolíneas extranjeras ocasionaron a la aviación nacional, por la falta de voluntad del gobierno al bloquear todo intento del regreso de Mexicana de Aviación y poder recuperar su participación en el mercado aéreo internacional, el daño económico generado con la disminución en la participación de las aerolíneas nacionales en el mercado internacional de pasajeros y de carga, así como a toda la industria turística y a los aeropuertos a donde volaba Mexicana de Aviación y el impacto negativo provocado a las economías locales.

3.1. Situación general del mercado internacional antes del cese de operaciones de Mexicana de Aviación

El 2010 fue el año fatídico para Mexicana de Aviación; sin embargo, para la aviación nacional el año iniciaba con grandes retos, pues la industria ya venía resintiéndose pérdidas desde el 2008, por el encarecimiento del precio del combustible y la recesión económica mundial, lo que determinó su comportamiento en el 2009. Esta situación, aunada a la crisis económica en el país, los altos índices de inseguridad, el brote del virus de la Influenza A/H1N1 y una caída en la demanda, hicieron que 2009 quedara registrado como el peor año en la industria, según la IATA, (International Air Transport Association).

El 2009 tuvo una caída de 11.6% en la transportación de pasajeros y, dadas las condiciones mencionadas, se redujo de manera significativa la actividad turística y los viajes en general, tanto dentro del país, como del turismo que llega del exterior. El 2010 se esperaba que fuera el año en que la industria comenzara su estabilización y así, llevar a cabo los planes de crecimiento para las aerolíneas.

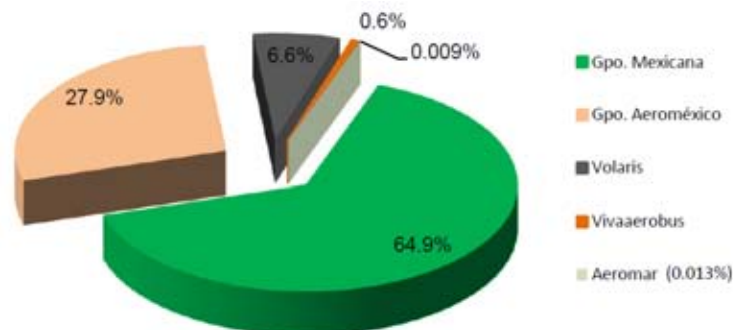
No obstante el panorama crítico en la aviación, en los primeros meses del 2010 Mexicana de Aviación llevó a cabo planes de crecimiento, expansión e innovación tecnológica, como lo fue el implementar todas las ventajas de la telefonía móvil a la aviación para uso de sus pasajeros.

Si bien en el mercado doméstico Mexicana de Aviación ocupaba el segundo lugar en la transportación de pasajeros y en la participación de éste, no sucedía lo mismo en el mercado internacional, donde siempre fue líder en el número de pasajeros transportados, en la participación en el mercado y en la preferencia de los usuarios del transporte aéreo, tanto nacionales como extranjeros, principalmente en el mercado entre México y los Estados Unidos, donde existe una liga de identidad muy fuerte con las comunidades latinas residentes en aquel país.

A continuación se muestran las estadísticas que confirman el liderazgo absoluto de Mexicana de Aviación en el mercado internacional de la transportación aérea de pasajeros; primero entre las aerolíneas nacionales y después se muestra su importante participación en este mercado, aún con la enorme y fuerte competencia de las aerolíneas extranjeras.

Son estadísticas publicadas por la DGAC y corresponden al primer semestre de 2010, con excepción de tres que son del mes de junio del mismo año; y son ilustrativas de la situación que imperaba en el mercado internacional de pasajeros antes del cese de operaciones de Mexicana de Aviación.

Gráfico 10. Participación de empresas nacionales en el mercado internacional de pasajeros.
Acumulado enero-junio 2010

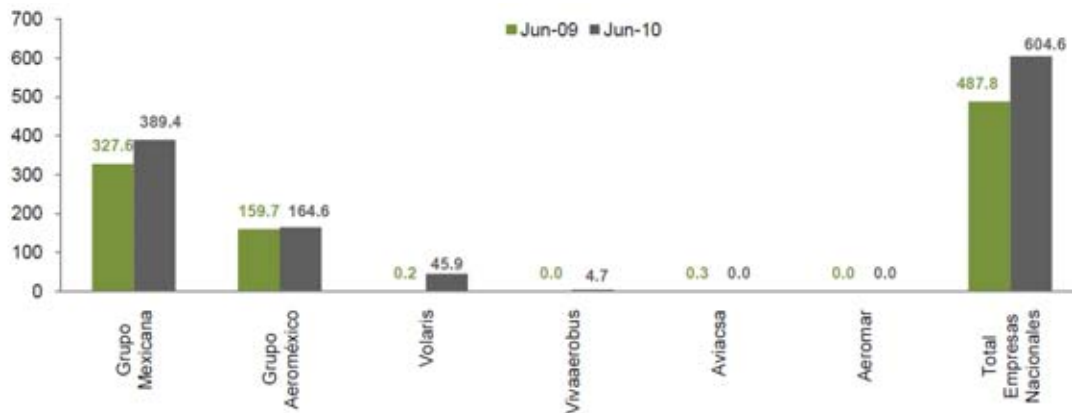


Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

En esta imagen queda patente la importancia de Mexicana de Aviación en el mercado internacional de pasajeros, con casi 65% de la participación en dicho mercado y muestra también que transportaba más del doble de pasajeros que Aeroméxico, así mismo, comienzan aparecer con una participación significativa y propia de su tamaño las aerolíneas Volaris y Vivaerobus; y finalmente se observa a Aeromar, con la participación más baja del mercado.

Las siguientes dos estadísticas son solo del mes de junio, y en comparación con el año 2009, pues no fueron publicados los acumulados del primer semestre para este segmento. Cabe señalar que los datos que muestran son ilustrativos de la situación de las empresas citadas, las cuales tuvieron un comportamiento similar en los primeros meses del año.

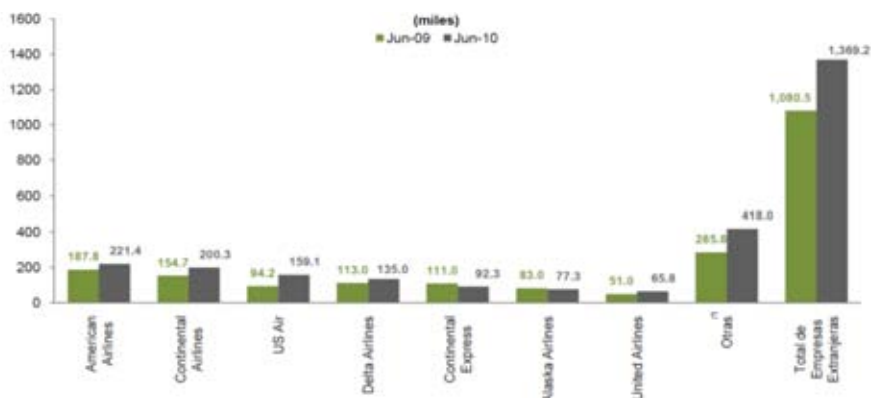
Gráfico 11. Pasajeros transportados por empresas nacionales en servicio regular internacional por grupo. Junio 2010 vs junio 2009 (miles)



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Esta estadística proporciona la cantidad en miles de pasajeros transportados por grupo de aerolíneas, en comparación con el mismo mes en el 2009, donde aparece Aviaca y que para el 2010 ya no estaba operando, cabe resaltar que no aparece Interjet aun en el mercado internacional, a su vez, Volaris y Vivaaerobus aparecen con una mínima participación y que en los años siguientes a la salida de Mexicana de Aviación estas tres aerolíneas mostrarán un crecimiento exponencial.

Gráfico 12. Pasajeros transportados por empresas extranjeras en servicio regular internacional. Junio 2010 vs junio 2009 (miles)

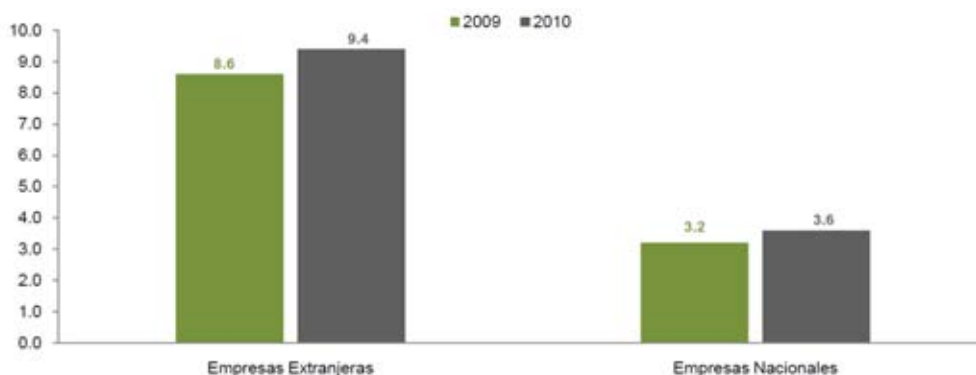


Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Esta estadística muestra el total de pasajeros transportados por las aerolíneas extranjeras que hasta junio de 2010 operaban en México y en comparación con el año 2009. Es importante señalar la ventaja comparativa que representaba Mexicana de Aviación hasta ese mes, donde se puede apreciar que American Airlines es la aerolínea extranjera con mayor número de pasajeros transportados entre compañías extranjeras, pero no más que Mexicana de Aviación, (ver gráfico 11), aunque las condiciones cambian a favor de las extranjeras cuando se muestran las estadísticas en conjunto.

En el primer semestre del año ya se puede apreciar la brecha entre aerolíneas nacionales y extranjeras, como lo muestra el siguiente gráfico en el acumulado de enero a junio de 2010, considerando que aún operaba Mexicana de Aviación, lo que nos permite suponer el daño ocasionado con la suspensión de vuelos de dicha aerolínea y la enorme ventaja que significó para las aerolíneas extranjeras su salida; aquí se muestra también el incremento en la demanda del servicio en comparación con 2009, lo que reconfirmaba las expectativas que se tenían acerca de la industria y su crecimiento.

Gráfico 13. Total de pasajeros transportados en operación regular internacional.
Enero-junio
(millones)



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

La siguiente estadística muestra las cantidades de pasajeros internacionales transportados en el primer semestre de 2010 hacia los aeropuertos del país con mayor demanda, donde se aprecia el predominio de dos destinos: Cancún y la Ciudad de México, seguidos con una importante participación de las principales playas mexicanas, así como de las ciudades de Guadalajara, Monterrey y Bajío.

Gráfico 14. Principales aeropuertos por pasajeros internacionales en servicio regular.
Enero-junio 2010 vs enero-junio 2009
(miles)

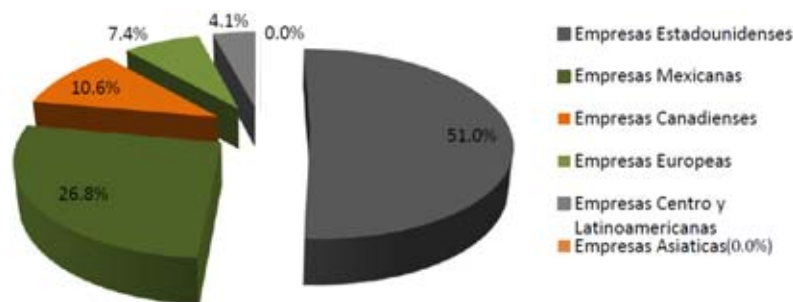


Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Es importante resaltar la distribución de pasajeros internacionales, ya que de ello se deriva en buena medida la toma de decisiones de la política de aviación nacional, muestra los principales aeropuertos y la preferencia hacia éstos, donde llama la atención la preponderancia de Cancún como destino preferido del pasaje internacional.

A continuación se muestra la estadística disponible, de la participación de todas las aerolíneas extranjeras que operan en México en el mercado internacional de pasajeros, en el acumulado del primer semestre de 2010, y que incluye los vuelos de fletamento o *charters*, se aprecia el predominio de las aerolíneas estadounidenses con un poco más de la mitad del mercado y menos de un tercio para las aerolíneas nacionales, considerando que el mercado entre México y Estados Unidos es el de mayor volumen de pasajeros en comparación con los mercados entre México y otros países o regiones.

Gráfico 15. Participación de empresas en el mercado internacional de transportación de pasajeros en servicio regular y fletamento. Acumulado enero-junio 2010



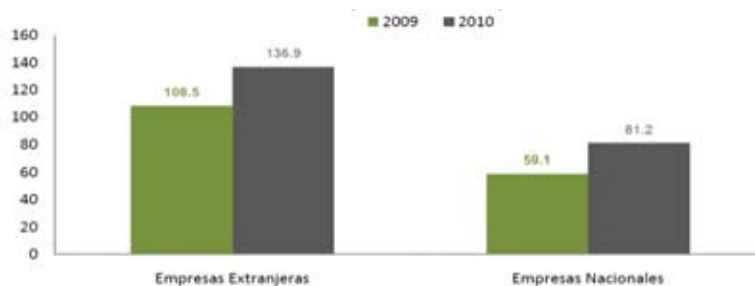
Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Si se compara con el gráfico 13, que muestra el total de pasajeros, sólo en operación regular, da un resultado similar en el porcentaje, donde la participación de las aerolíneas extranjeras es del 72.3% y el de las nacionales es de 27.7%, y en este gráfico, que incluye el servicio de fletamento, la suma de la participación de las extranjeras es de 73.1% y las nacionales tienen 26.8%.

La importancia de esta imagen es que muestra en su totalidad el mercado internacional de pasajeros desde y hacia México; éste es el gran mercado internacional de la aviación de México, con sus inmensas posibilidades de crecimiento a favor de nuestro país, con una verdadera política de aviación, moderna e inteligente que fomente una mayor participación en su mercado.

Ahora se muestran las condiciones que prevalecían en el mercado de la carga internacional en el primer semestre de 2010, el cual presenta una situación similar al de pasajeros, donde la mayor participación es para las aerolíneas extranjeras. Aquí también se observa un crecimiento en comparación con el año 2009 y se nota la gran diferencia entre empresas nacionales y extranjeras.

Gráfico 16. Carga transportada en operación regular internacional.
Enero-junio 2009-2010
(Miles de toneladas)



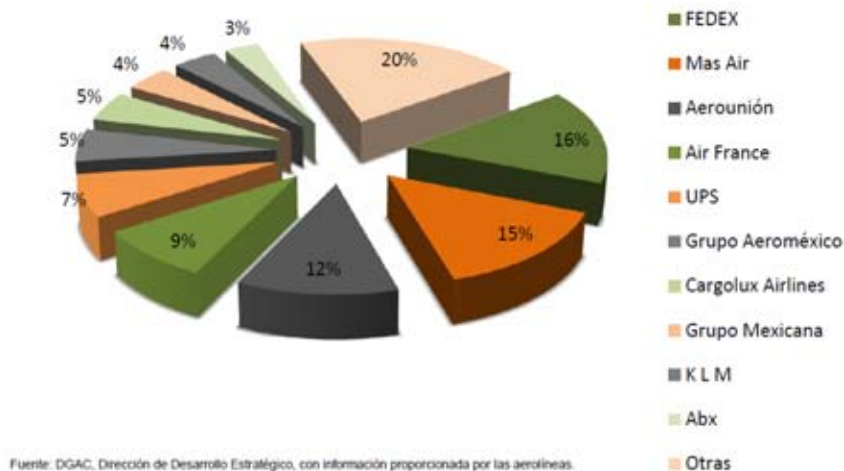
Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

En este gráfico la participación por empresas equivale a 62.77% para las extranjeras y 37.23% para las nacionales, que comparado con el gráfico 18, donde se muestran los porcentajes de participación de las empresas por regiones, pero que incluye el servicio de fletamento, da como resultado un 65.8% para las empresas extranjeras y 34.2% para las nacionales.

Las aerolíneas nacionales de carga que aparecen en la siguiente estadística son: Grupo Mexicana, Grupo Aeroméxico, Mas Air y Aerounión, 4 en total, el resto son

extranjerías, lo que significa que con la salida de Mexicana de Aviación, se quedaron solo las tres últimas y con una mínima participación.

Gráfico 17. Participación de empresas nacionales y extranjeras en el mercado internacional de transportación de carga en servicio regular. Acumulado enero-junio 2010



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

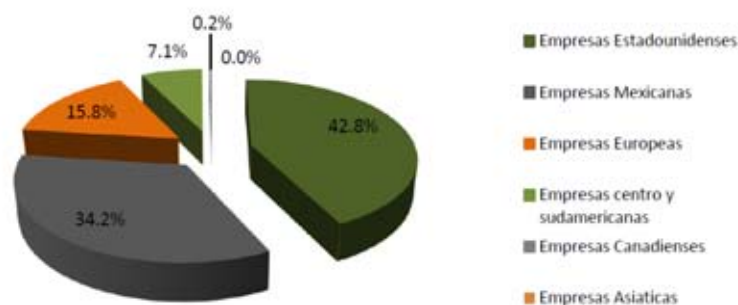
Finalmente se muestra la estadística disponible de la participación de las aerolíneas en el negocio de la carga internacional, tanto de servicio regular como de fletamento, unificadas por nacionalidad o por región, según la demanda de movilización de la carga internacional desde y hacia México con sus principales mercados en el extranjero. Ahí se puede apreciar nuevamente la importancia del negocio de la carga con los Estados Unidos, donde sus aerolíneas tienen la mayor participación, seguidas por aerolíneas mexicanas; después les siguen las empresas europeas en tercer lugar de la participación, para continuar con las empresas de Centro y Sudamérica.

Si se considera el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, curiosamente las aerolíneas canadienses están en quinto lugar, aún cuando en la transportación de pasajeros sus aerolíneas están en tercer lugar, lo que evidencia un comercio desigual. Y para finalizar, aparecen las aerolíneas asiáticas, con poca o nula presencia hasta el

momento. Vistas en conjunto, sólo poco más de un tercio corresponde a las empresas nacionales y la mayor parte es de las empresas extranjeras.

Nuevamente queda patente en esta estadística la importancia del mercado internacional de carga de México y sus posibilidades de desarrollo y crecimiento.

Gráfico 18. Participación de empresas en el mercado internacional de transportación de carga en servicio regular y fletamento. Acumulado enero-junio 2010



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Esta es la situación que, a grandes rasgos, prevalecía en el mercado internacional de la aviación nacional y, como puede apreciarse, resalta la importante presencia de Mexicana de Aviación como aerolínea nacional líder de este mercado, especialmente en la transportación de pasajeros y su contribución en la movilización de carga internacional.

Este es el gran negocio internacional que el gobierno federal se negó a rescatar con el argumento de que se trataba de una empresa privada, ignorando o sin anteponer el interés nacional de una concesión de Estado y su obligación de protegerlo, garantizando su permanencia por encima de todo.

Un hecho significativo y determinante acabó preparando el banquete a las aerolíneas extranjeras que operan en México, y contribuyó para un daño mayor a la aviación nacional, fue la decisión del gobierno de los Estados Unidos de bajar a la categoría dos a la aviación mexicana, en julio de 2010, un mes antes de la salida de Mexicana de

Aviación, la Federal Aviation Administration (FAA), que es la agencia de aviación de los Estados Unidos, informó que la degradación fue resultado de una auditoría a la DGAC de México.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes informó en un comunicado que la medida no significaba un deterioro en la aviación civil de México, que las aerolíneas mexicanas eran seguras y brindaban un servicio de calidad acorde a los estándares mundiales. Aeroméxico, por su parte, declaró que la auditoría de la FAA se refería exclusivamente a las autoridades aeronáuticas y no a las aerolíneas, además de que sus vuelos continuarían de manera normal

Lo que es importante resaltar son las consecuencias de que un país sea calificado o degradado a la categoría dos por parte de la FAA, es decir, que de ninguna manera sus aerolíneas podrán incrementar sus vuelos ni frecuencias, tampoco abrir nuevos destinos hacia los Estados Unidos, pues este país tiene implementado un mecanismo de evaluación y prácticas recomendadas para las aerolíneas y su mantenimiento, donde coloca en categoría uno a las que cumplen con estas exigencias y la categoría dos se da a un estado o país que incumple con las mencionadas prácticas. Un país puede caer en esta última categoría si sus leyes y regulaciones aeronáuticas no son suficientes para la vigilancia operacional de las aerolíneas; o bien si se carece de una experiencia técnica, recursos y organización; o incluso si no cuenta con personal técnico calificado y no provee de adecuadas inspecciones.²⁰⁴

Considerando esta situación y sumando el hecho del cese de operaciones de Mexicana de Aviación, se puede apreciar la magnitud del daño ocasionado a la aviación nacional y, en consecuencia al país, tomando en cuenta que las aerolíneas nacionales que se quedaron brindando el servicio de ninguna manera tendrían la capacidad de cubrir la demanda.

²⁰⁴ “EU baja de categoría a aviación nacional”, en Sección Economía de *CNNExpansión*, 30 de julio de 2010, en <http://www.cnnexpansion.com/economia/2010/07/30/eu-baja-categoria-aerolinea-cnnexpansion>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

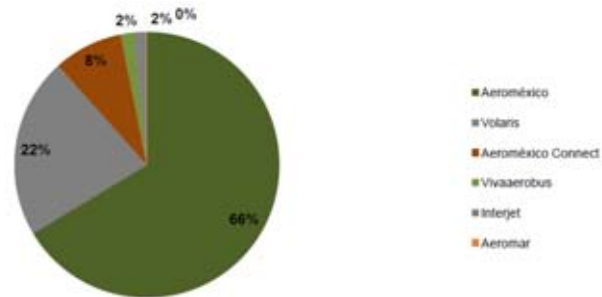
3.2. Aerolíneas extranjeras que cubrieron la demanda del mercado internacional.

La salida de Mexicana de Aviación del mercado fue un verdadero festín para las aerolíneas tanto nacionales como extranjeras, Aeroméxico se posicionaba como la aerolínea bandera y la empresa líder de la aviación mexicana; por otro lado, empezó la lucha por el segundo puesto entre Volaris e Interjet; una vez cubierto el mercado doméstico que Interjet se propuso y con la adquisición de nuevos equipos, Interjet declaraba que su plan de negocios era cubrir primero el mercado nacional y más adelante salir al internacional, particularmente Estados Unidos y Centroamérica; Volaris a su vez, buscó colocarse al mismo tiempo tanto en el mercado nacional como en el internacional, principalmente Estados Unidos y Canadá; también Vivaaerobus buscó ampliar su presencia en el mercado nacional y en Estados Unidos.

Todas ellas iniciaron rápidamente el crecimiento que estaban esperando, firmaron convenios millonarios con los fabricantes de aviones para la adquisición de nuevos equipos y aumentar su flota, pues sabían perfectamente que valía la pena invertir para fortalecer sus negocios, mientras las autoridades aeronáuticas y en general todo el aparato gubernamental, por medio de sus voceros, declaraban que era “cuestión de días el regreso de Mexicana de aviación”, de tal forma que a estas nuevas aerolíneas les estaban poniendo en “charola de plata” el mercado que Mexicana de aviación trabajó por casi 90 años.

Para finales del 2011, las estadísticas muestran el comportamiento del mercado con las nuevas condiciones que prevalecían en la industria, ya sin Mexicana de Aviación. La primera estadística es el acumulado de enero a diciembre de 2011 y muestra la participación de las empresas nacionales que se quedaron brindando el servicio del mercado internacional, así como su crecimiento.

Gráfico 19. Participación de empresas nacionales en el mercado internacional de pasajeros.
Acumulado enero-diciembre 2011



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Para considerarlas en grupo hay que sumarle a Aeroméxico el porcentaje de Aeroméxico connect y da la cantidad de 74%, el cual sería la participación real de Grupo Aeroméxico para el 2011, que si se compara contra el 27.9% que tenía en el primer semestre de 2010, como lo muestra el gráfico 10, se aprecia la magnitud de su crecimiento en la participación de este mercado, así como el de las nuevas aerolíneas, Volaris pasó de una participación de 6.6% a 22% y Vivaerobus pasó de 0.6% a 2% y comienza a aparecer Interjet con 2% e inexplicablemente Aeromar se contrajo a 0%.

Pero la tajada mayor del pastel se la llevaron y se la siguen llevando las aerolíneas extranjeras que cubrieron la demanda de servicio que surgió cuando Mexicana de Aviación dejó de volar; principalmente las aerolíneas de Estados Unidos.

La presencia de las aerolíneas nacionales en el espacio aéreo nacional cayó significativamente, a grado tal que en la terminal aérea internacional de la Ciudad de México, (AICM), había horas en las que solo se veían aviones de aerolíneas extranjeras; ni un solo avión de una empresa nacional, por mencionar solo el caso del AICM. Es obvio que la misma situación se apreciaba en todos los aeropuertos internacionales del país, lo que era reflejo físico de lo que las estadísticas arrojaban en números.

Un mes después de la salida de Mexicana de aviación, las aerolíneas extranjeras aumentaron en 15.6 puntos porcentuales su participación en el mercado internacional de pasaje que se mueve desde y hacia México, al pasar de 63.5% en septiembre de 2009 a 79.1% en septiembre de 2010 (ello con base en información de la DGAC).²⁰⁵

En noviembre de 2010, las aerolíneas foráneas elevaron 14.4%, alcanzando una participación de 83.9%, de acuerdo a cifras de la DGAC. Este avance se dio a expensas de las compañías aéreas nacionales, que vieron un desplome de casi 49% en el número de clientes y una cuota que se redujo de 30.3% a 16.1% en el mismo lapso.²⁰⁶

Para febrero de 2011, Casi 90% de los pasajeros en rutas internacionales eligió aerolíneas foráneas; de acuerdo con estadísticas de la DGAC, el 86.6% del total de los pasajeros que se transportó en este segmento lo hizo a través de empresas extranjeras, lo que representó una ganancia de 12 puntos porcentuales respecto al mismo mes del 2010, con lo que las aerolíneas extranjeras ampliaron su ventaja.²⁰⁷

En los primeros 7 meses después del cese de operaciones de Mexicana de Aviación, 7 compañías extranjeras captaron el 65% de sus pasajeros, principalmente las aerolíneas estadounidenses, mientras las compañías nacionales sólo el 25%. Las compañías extranjeras acapararon gran parte del mercado abandonado por la línea aérea, las cuales pudieron programar con tiempo sus nuevas operaciones en los horarios que

²⁰⁵ Ugarte, Jesús. "Aerolíneas foráneas ganan por Mexicana", en Sección Empresas de *CNNExpansión*, 16 de octubre de 2010, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/11/15/ganan-extranjeras-con-salida-de-mexicana>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

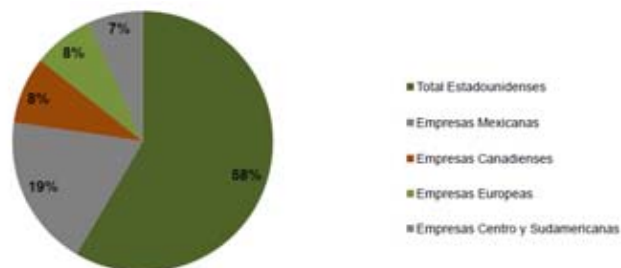
²⁰⁶ Ugarte, Jesús. "Líneas aéreas extranjeras toman altura", en Sección Empresas de *CNNExpansión*, 03 de enero de 2011, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/01/03/extranjeras-vuelan-mercado-a-mexicanas>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

²⁰⁷ Ugarte, Jesús. "Extranjeras se "vuelan" pasaje de México", en Sección Empresas de *CNNExpansión*, 08 de abril de 2011, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/04/07/extranjeras-se-vuelan-pasaje-de-mexico>, consultada el 08 de diciembre de 2013.

Mexicana de Aviación dejó vacantes.²⁰⁸ Además de que implementaron un agresivo plan de negocios a la salida de dicha aerolínea.

En la siguiente estadística se muestra la participación de todas las empresas en el mercado internacional de pasajeros en el acumulado de 2011, donde se aprecia la ventaja de las aerolíneas extranjeras después de la salida de Mexicana de Aviación y la disminución en la participación de las aerolíneas nacionales. La suma del total de la participación de las aerolíneas extranjeras en ese año, es de 81% y para las aerolíneas nacionales es de 19%, en comparación con los porcentajes de participación, solo del primer semestre de 2010, aun con la presencia de Mexicana de Aviación, donde el 72.3% es para las extranjeras y 27.7% para las nacionales, ver gráfico 13.

Gráfico 20. Participación de empresas en el mercado internacional de pasajeros en servicio regular. Acumulado enero-diciembre 2011

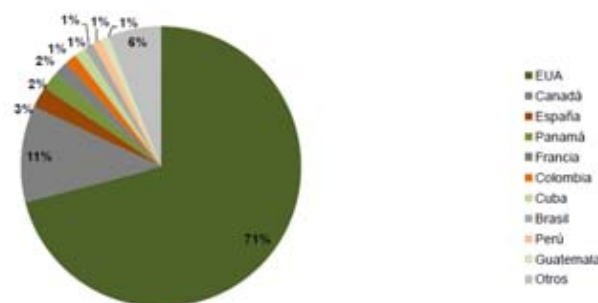


Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Ahora se muestran los principales mercados internacionales de pasajeros de México, en la estadística de diciembre de 2011, para una identificación de los países con participación en el mercado de transporte de pasajeros desde y hacia México y su tamaño, donde regularmente los primeros 5 países siempre son los mismos todos los años, a partir del sexto variará la ubicación de algunos de ellos y se incorporan otros, como resultado de las relaciones internacionales de México.

²⁰⁸ Reyna Quiroz, Julio. "Aerolíneas de EU, ganonas en la quiebra de Mexicana", en Sección Economía de *La Jornada*, 30 de mayo de 2011, en <http://www.jornada.unam.mx/2011/05/30/economia/026n1eco>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

Gráfico 21. Principales mercados internacionales en transportación de pasajeros desde y hacia México. Diciembre 2011



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Considerando el porcentaje tan alto del mercado de pasajeros entre México y Estados Unidos, cabe decir que cada año se movilizan millones de personas, lo que lo sitúa como el mercado más fuerte a nivel internacional, después del correspondiente a Estados Unidos y Canadá.

Es el segmento del mercado internacional más importante, tanto por el número de pasajeros, volumen de carga, los mejores ingresos y el de más crecimiento, como por la ventaja adicional y determinante que significó la degradación de la aviación mexicana a la categoría dos por parte de la FAA. Esta situación duró de julio a diciembre de 2010, fecha en la que le fue regresada la categoría uno.

Esos meses fueron suficientes para que algunas de las aerolíneas estadounidenses salieran de sus aprietos económicos, aunque atribuían el saneamiento de sus finanzas a otros hechos, American Airlines informó que en el cuarto trimestre del 2010 redujo sus pérdidas en un 71.7% con respecto al mismo periodo del 2009. Delta, por su parte, anunciaba que en 2010 había logrado abandonar las pérdidas y anotar una ganancia neta de 593 millones de dólares.²⁰⁹

²⁰⁹ "Estados Unidos: Empresa matriz de American Airlines redujo un 67.9% sus pérdidas en 2010 con respecto al año anterior", en *Caribbeannewsdigital*, 27 de enero de 2011, en <http://www.caribbeannewsdigital.com/noticia/estados-unidos-empresa-matriz-de-american-airlines-redujo-un-679-sus-perdidas-en-2010-con-re>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

De ninguna manera las aerolíneas nacionales podían cubrir la demanda de servicio que generó la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación; la diferencia abismal entre el tamaño de las flotas de cada una de las aerolíneas de Estados Unidos es mayor que el total de las aerolíneas mexicanas en conjunto, mientras la aviación nacional sumaba una flota de aproximadamente 200 aviones. Solo American Airlines tenía una flota de 700 aviones, además de que, durante el tiempo que duró la degradación, las aerolíneas nacionales no pudieron incrementar sus vuelos, por lo que la mayor parte del mercado internacional que dejó Mexicana de Aviación fue oportunamente aprovechado por sus aerolíneas.

Dada la capacidad de las aerolíneas estadounidenses, rápidamente tomaron acciones para cubrir el mercado que dejó Mexicana de Aviación y, valiéndose del convenio bilateral entre México y Estados Unidos, firmado en octubre de 2006, el cual permite que tres empresas de aviación de cada país pueda operar las rutas, sin límite en número de frecuencias e incluyendo los acuerdos de códigos compartidos, dichas aerolíneas se aprestaron a retomar esas rutas. Se estimaba que las ganadoras de este mercado serían las 4 grandes aerolíneas de Estados Unidos: American Airlines, Continental, United airlines y Delta.²¹⁰

Las primeras medidas que tomaron estas aerolíneas fue abrir nuevas rutas con vuelos directos de diferentes ciudades de los Estados Unidos hacia las playas mexicanas, principalmente hacia Cancún, así como a hacia la Ciudad de México, y algunas otras ciudades de México; y en las que ya operaban, incrementaron sus vuelos.

En octubre de 2010, el director general de American Airlines en México declaraba que incrementarían 20% sus vuelos a México en la temporada de fin de año, que va de noviembre de 2010 a febrero de 2011, con el objetivo de cubrir la salida de Mexicana de Aviación. A la letra dijo, “hemos trabajado muy bien con las autoridades y aeropuertos mexicanos, no hemos encontrado obstáculos con los vuelos adicionales que estarán entrando el 18 de noviembre,

²¹⁰ Ugarte, Jesús. “Crisis de Mexicana reacomoda al sector”, en Sección Empresas de *CNNExpansión*, 09 de septiembre de 2010, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/09/08/salida-de-mexicana-reacomoda-sector>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

trabajamos en la necesidad de cumplir con esa demanda” y destacó que American Airlines había superado los niveles que tenía antes de la crisis económica de 2009 y que ahora mantenían factores de ocupación entre 70% y 80%.²¹¹

Es clara la buena voluntad de las autoridades aeronáuticas mexicanas hacia American Airlines, al apoyar abiertamente para mantener y hacer crecer su negocio en México.

La Secretaría de Turismo informó que, en los primeros 4 meses de 2011, las aerolíneas estadounidenses aumentaron 11.8% el número de pasajeros que movilizaron hacia nuestro país. Por ejemplo, Delta reportó un aumento de 79.4%, Continental 10.9% y American Airlines 3.6%, contra similar lapso en 2010. Dijo, además, que de acuerdo con datos del Departamento de Comercio de Estados Unidos, México es el principal destino de turistas estadounidenses, al registrar una participación de mercado de 14.7%.²¹²

Por su parte Delta anunciaba la apertura de 4 nuevos vuelos de ciudades de los Estados Unidos directos a Cancún y comenzarían a operar en febrero de 2011, con lo que sumarían 30 vuelos diarios en temporada alta desde Cancún hacia 19 ciudades de Estados Unidos, lo que lo convierte en el destino, fuera de su país, con más vuelos y hacia más destinos de Delta.²¹³

El resto de las aerolíneas estadounidenses que vuelan a México incrementaron también sus vuelos y abrieron nuevos destinos.

²¹¹ “American Airlines “toma vuelo” en México”, en Sección Empresas de *CNNExpansión*, 25 de octubre de 2010, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/10/25/americanairlines-mexicana-viajes-mexico>, consultada el 17 de diciembre de 2013.

²¹² “Fortalece México conectividad aérea”, en *El Economista*, México, D.F., 2011, 19 de junio de 2011, en <http://eleconomista.com.mx/industrias/2011/06/19/fortalece-mexico-conectividad-aerea>, consultada el 17 de diciembre.

²¹³ “Delta anuncia nuevos vuelos a Cancún”, en Sección Empresas de *CNNExpansión*, 08 de septiembre de 2010, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/09/08/delta-vuelos-cancun-mexico-cnnexpansion>, consultada el 17 de diciembre de 2013.

La movilización de pasajeros internacionales que estas aerolíneas hicieron al incentivar y promocionar los viajes a México hizo que en las estadísticas del 2011 se reflejara como un repunte de visitantes extranjeros, principalmente a las playas.

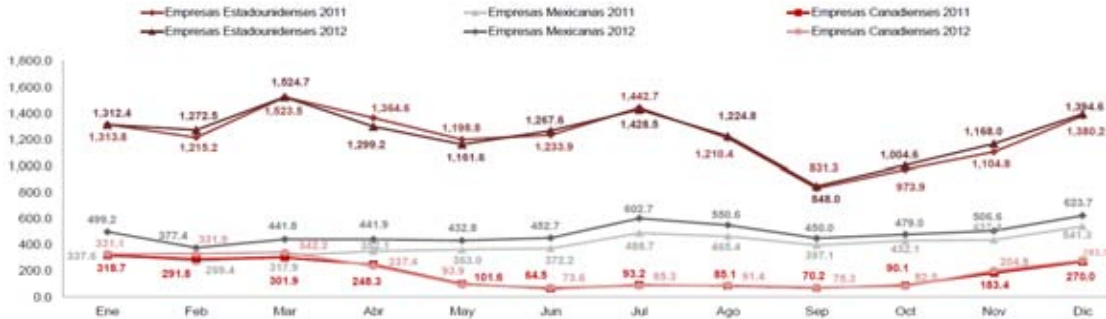
En lo que respecta al mercado canadiense, es importante hacer notar que, entre las aerolíneas nacionales, era un mercado exclusivo de Mexicana de Aviación, a partir de que la aerolínea inició operaciones hacia Canadá a mediados de los 90's, pues fue la aerolínea que abrió nuevas rutas a Canadá y trabajó arduamente para mantener ese mercado de manera productiva, implementando todo tipo de acciones para lanzar y promover varios destinos de Canadá en la preferencia de los turistas nacionales²¹⁴, por lo que al suspender operaciones Mexicana de Aviación, este mercado cayó para las aerolíneas nacionales y también hizo que empresas extranjeras esta vez canadienses generarán un aumento en su mercado de 11.8%, en el periodo de enero a abril de 2011 y en comparación con el mismo del año anterior, según datos de la Secretaría de Turismo.²¹⁵ Si bien es cierto que Aeroméxico operaba algunas de las rutas a Canadá, presentó el mismo problema de capacidad, al no poder atender el mercado que dejó Mexicana de Aviación.

En las dos siguientes estadísticas se muestra el comportamiento que tuvo específicamente, el mercado de pasajeros de Norteamérica, considerando su importancia como principal mercado de México, el primero corresponde al cuadro comparativo entre los años 2011 y 2012, donde se aprecia el predominio de las aerolíneas estadounidenses, y se separa claramente el mercado con Estados Unidos, mostrando su elevada participación.

²¹⁴ "Montreal y Toronto", en *Vuelo*. México, D.F., Medios publicitarios impresos, S.A. de C. V., revista a bordo de Mexicana de Aviación S.A. de C. V., julio 1997.

²¹⁵ "Fortalece México conectividad aérea", *op.cit.*

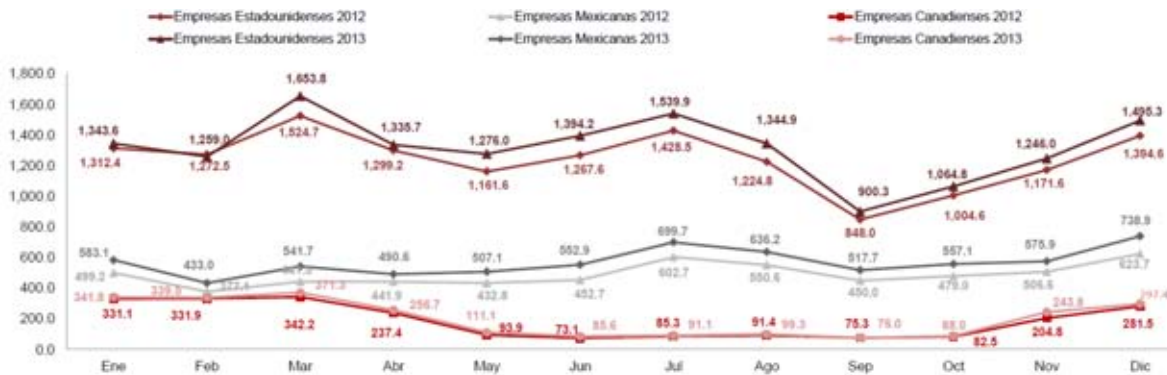
Gráfico 22. Pasajeros internacionales transportados por empresas extranjeras y mexicanas en servicio regular 2011-2012. (miles)



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Ahora se muestra el mismo segmento pero entre los años 2012 y 2013, y donde se aprecia la misma tendencia del predominio de las aerolíneas estadounidenses, así como una leve recuperación de las aerolíneas mexicanas, y por último las aerolíneas canadienses.

Gráfico 23. Pasajeros internacionales transportados por empresas extranjeras y mexicanas en servicio regular 2012-2013. (miles)



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

En cuanto al mercado europeo de Mexicana de Aviación era básicamente de dos vuelos: Londres y Madrid, a los cuales había llegado recientemente. La incursión de

Mexicana de Aviación a Europa fue reconocido inmediatamente como un servicio de calidad, gracias al aplomo de la compañía, respaldado en el profesionalismo de todo su personal, con la experiencia de casi 90 años volando por el mundo, la hicieron competir dignamente en este difícil mercado. La cancelación de sus vuelos a Europa, también fue motivo para que las aerolíneas europeas experimentaran un crecimiento de 14.5%, en el periodo de enero a abril de 2011 y en comparación con el mismo del 2010.²¹⁶ Pero además, la salida de Mexicana de Aviación originó que varias aerolíneas europeas pretendieran abrir vuelos hacia México, en particular a Cancún, de tal suerte que ese destino se convirtió en “La joya de la corona”, un buen número de aerolíneas europeas hicieron saber al gobierno mexicano su interés de volar a Cancún, y las que ya lo hacían incrementaron sus vuelos, además de abrir nuevas rutas de ciudades de Europa en vuelo directo a Cancún, por ejemplo: Londres- Cancún, Barcelona- Cancún, París- Cancún, etc.

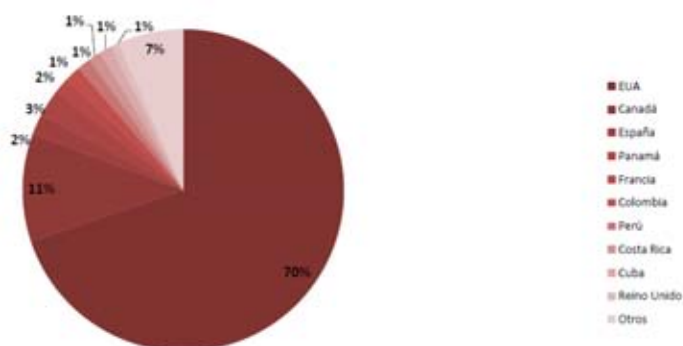
El presidente de la aerolínea británica Virgin Atlantic declaraba, a mediados de 2011, que dicha aerolínea iniciaría vuelos directos de Londres a Cancún en los siguientes meses, debido a que Cancún es uno de los 5 principales destinos de recreación en el mundo y se consideraban complacidos de sumar esa ruta a su red, la cual a su vez conectaría en Londres a pasajeros mexicanos a otros destinos del mundo.²¹⁷ También la aerolínea British Airways inició vuelos directos de Londres a Cancún.

Las estadísticas a partir del 2012 muestran la novedosa presencia y mayor participación de las aerolíneas del Reino Unido en el mercado internacional de pasajeros de México.

²¹⁶ “Fortalece México conectividad aérea”, *op.cit.*

²¹⁷ “Volará Virgin Atlantic de Londres a Cancún”, en *Caribbeannewsdigital*, 21 de junio de 2011, en <http://www.caribbeannewsdigital.com/noticia/mexico-virgin-atlantic-volara-entre-londres-y-cancun-desde-junio-de-2012>, consultada el 19 de diciembre de 2013.

Gráfico 24. Principales mercados internacionales en transportación de pasajeros desde y hacia México. Diciembre 2012



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

En el marco de la Feria Internacional de Turismo de Madrid, la entonces secretaria de turismo de México, Gloria Guevara, informó que, al menos, 10 aerolíneas que no volaban a México habían manifestado su interés de hacerlo ante la demanda que genera a nivel mundial el destino. Específicamente dijo: "... normalmente las aerolíneas siguen la demanda y si la demanda está en México, siguen a ese destino", y puso como ejemplo a las aerolíneas de Estados Unidos, principalmente a American Airlines, que incrementó su capacidad de asientos hacia México debido a la demanda.²¹⁸

Pues ni con la argumentación que las mismas autoridades mexicanas tenían para resaltar la necesidad de asientos, los responsables de la aviación lo entendieron como un negocio que debía proteger el Estado, subordinar la política de aviación al interés nacional, protegiendo a la industria.

Finalmente queda el análisis de otro gran mercado que Mexicana de Aviación dejó sin atender y que lo representa el hecho de que, por años, fue la única aerolínea que voló a diferentes destinos de Centro y Sudamérica; y que tras la suspensión de sus operaciones, las aerolíneas de América Latina fueron beneficiadas y los datos de la Secretaría de Turismo afirman que el mercado de las aerolíneas sudamericanas creció

²¹⁸ "10 aerolíneas quieren volar a México", en sección empresas de *CNNExpansión*, 20 de enero de 2011, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/01/20/aerolinea-vuelo-mexico-rusia-expansion>, consultada el 17 de diciembre de 2013.

45.6% en el periodo de enero a abril de 2011 y en comparación con el mismo del 2010.²¹⁹

Aeroméxico ya venía operando algunas rutas hacia Sudamérica, pero la mayoría de los destinos hacia esa región eran operados por Mexicana de Aviación, por lo que esta vez las aerolíneas sudamericanas fueron las más beneficiadas. Aeroméxico e Interjet declararon que en cuanto tuvieran la flota necesaria y en lo cual estaban invirtiendo, su plan de negocios se enfocaría a incrementar las frecuencias a los destinos que ya volaban y abrir nuevas rutas a Centro y Sudamérica; en otras palabras, retomar el mercado que dejó Mexicana de Aviación. Pero mientras eso sucedía, aerolíneas como la panameña Copa Airlines, la colombiana Avianca, la brasileña Tam y la chilena Lan se apresuraron a cubrir la demanda de servicio generada por la salida de Mexicana de Aviación.

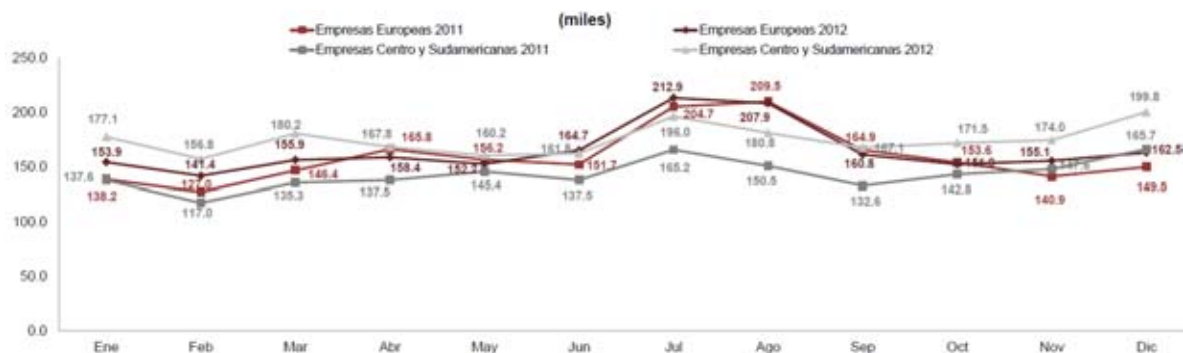
El director general de Copa Airlines en México declaraba en octubre de 2010 que la salida de Mexicana de Aviación del mercado daba una oportunidad a Copa Airlines de crecimiento en México, por lo que la aerolínea aumentaría sus frecuencias, sobre todo en la ruta Panamá-Cancún y esperaban captar cerca del 30% de los pasajeros de Mexicana de Aviación e incluso informó que aumentaron 5% sus factores de ocupación y que en adelante tendrían un 90% de su capacidad, además de anunciar el inicio de la ruta Bogotá-México.²²⁰

A continuación se muestran las estadísticas del comportamiento que tuvieron estos dos mercados y sus aerolíneas: el europeo y el de Centro y Sudamérica, primero se muestran los comparativos entre los años 2011 y 2012, para después mostrar el mismo segmento pero entre los años 2012 y 2013.

²¹⁹ "Fortalece México conectividad aérea", *op.cit.*

²²⁰ "Mexicana impulsa a Copa airlines", en sección negocios de *CNNExpansión*, 06 de octubre de 2010, empresas, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/10/06/copa-airlines-mexicana-cnnexpansion>, consultada el 17 de diciembre de 2013.

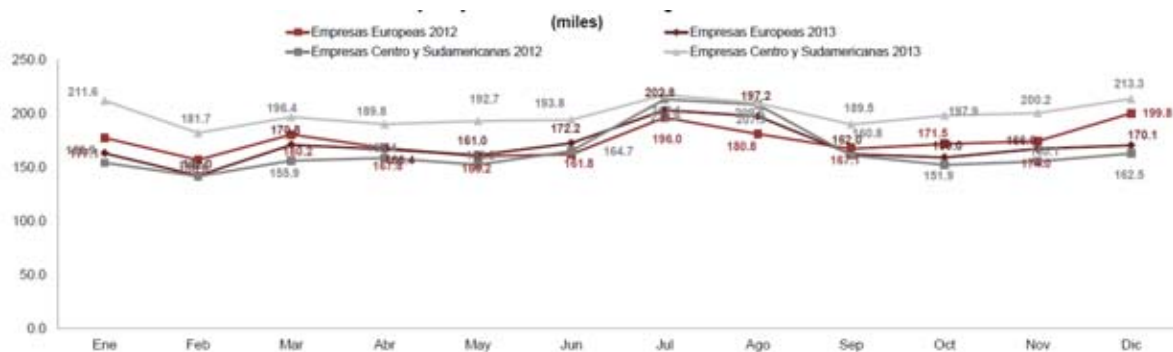
Gráfico 25. Pasajeros internacionales transportados por empresas extranjeras en servicio regular 2011-2012. (miles)



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

En ambas estadísticas se aprecia el permanente crecimiento de las aerolíneas extranjeras, sobre todo el de Centro y Sudamérica, el mercado regional propio de Mexicana de Aviación.

Gráfico 26. Pasajeros internacionales transportados por empresas extranjeras en servicio regular 2012-2013. (miles)

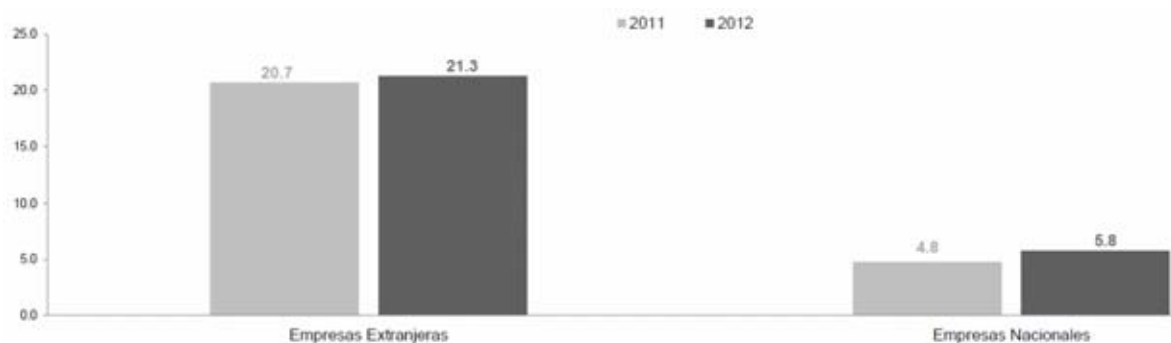


Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Estas cifras muestran específicamente, un ligero aumento de la demanda cada año, en los mercados regionales que aquí se señalan, y ya con la ausencia de Mexicana de Aviación, estas estadísticas arrojan en números la presencia de nuevas aerolíneas en los diferentes mercados, las cuales empezaban a volar hacia algunos destinos en México.

Para darle seguimiento al comportamiento del mercado internacional de pasajeros en conjunto, en operación regular, se muestran las siguientes estadísticas, con esos datos se hará el cálculo de los porcentajes de participación de las aerolíneas nacionales y extranjeras, para poder compararlas con el gráfico 20 del 2011.

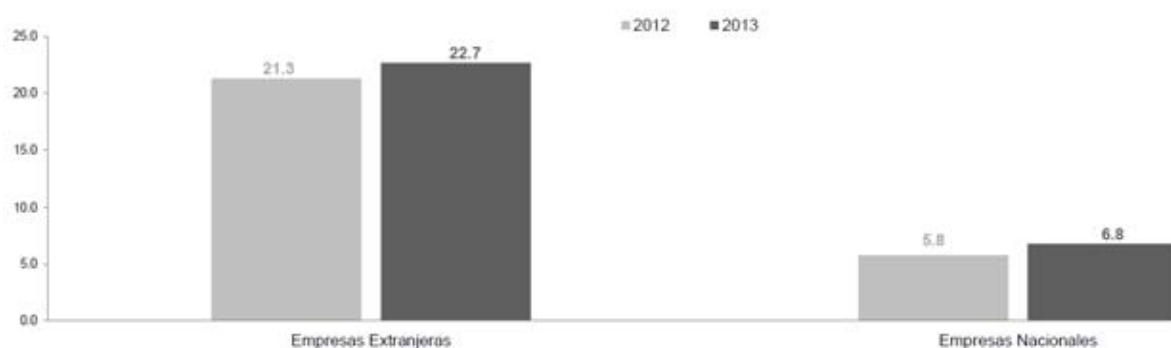
Gráfico 27. Total de pasajeros transportados en operación regular internacional.
Enero-diciembre 2012 vs Enero-diciembre 2011
(millones)



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

En 2012, la participación para las aerolíneas extranjeras es de 78.60% y para las nacionales es de 21.40%. Y en 2013, la participación para las aerolíneas extranjeras es de 77% y para las nacionales es de 23%.

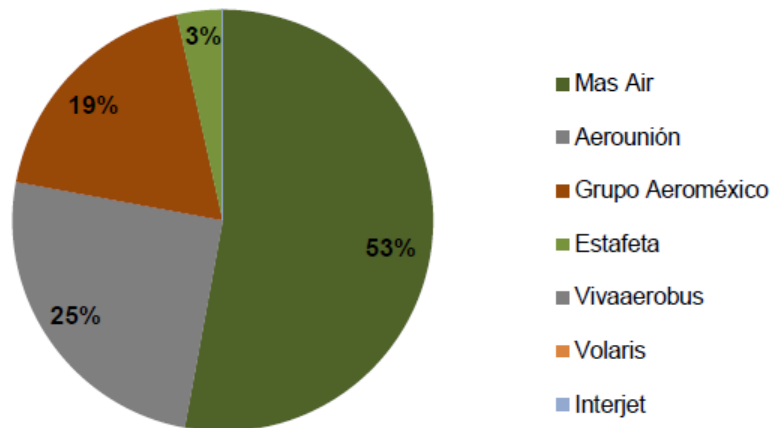
Gráfico 28. Total de pasajeros transportados en operación regular internacional.
Enero-diciembre 2013 vs Enero-diciembre 2012
(millones)



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

En lo que respecta a la carga, en los años posteriores a la salida de Mexicana de Aviación, la siguiente estadística muestra la participación de las empresas nacionales.

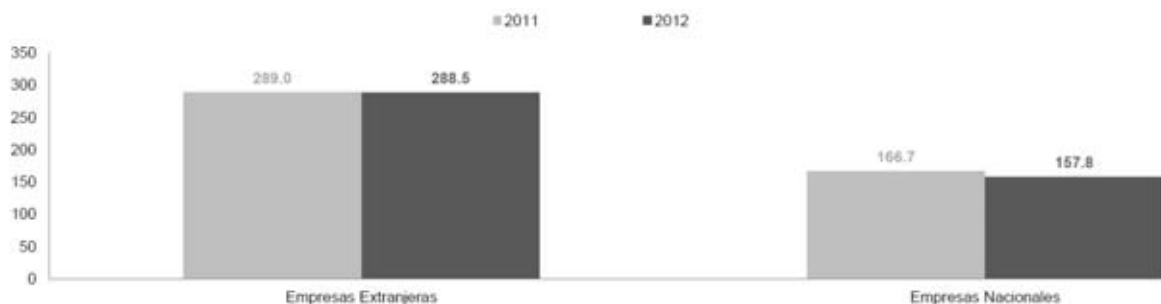
Gráfico 29. Participación de empresas nacionales en el mercado internacional de transporte de carga en servicio regular. Enero-diciembre 2011



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Ahora se muestra el acumulado en este mismo segmento en los años 2011 y 2012, con los datos se sacan los porcentajes de participación, en 2011, el total de las aerolíneas extranjeras es de 63.41% y para las nacionales 36.59%. Para 2012, la participación de las extranjeras fue de 64.27% y para las nacionales de 35.73%.

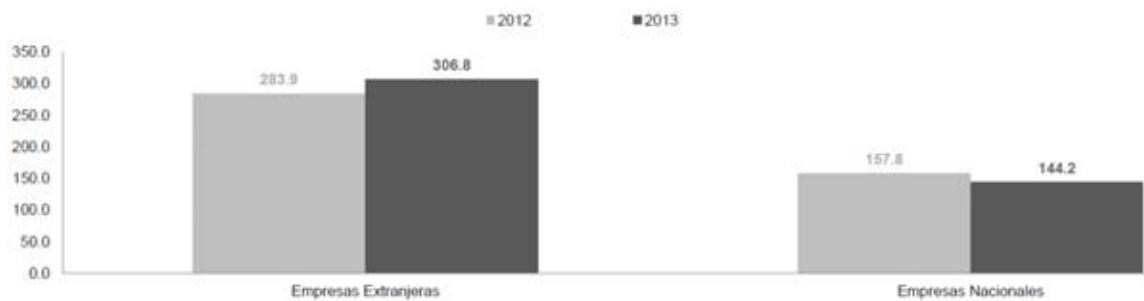
Gráfico 30. Carga transportada en operación regular internacional. Acumulado a diciembre 2012 vs diciembre 2011 (miles de toneladas)



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

Las siguientes estadísticas muestran que la ventaja de las aerolíneas extranjeras aumentó considerablemente sobre todo en 2013, en comparación con el gráfico 16 de 2010, donde las extranjeras tenían una participación de 62.77% y las nacionales de 37.23%, y para 2013 pasaron a tener una participación de 68.02% las extranjeras y las nacionales se quedaron con 31.98%.

Gráfico 31. Carga transportada en operación regular internacional.
Acumulado enero-diciembre 2013 vs enero-diciembre 2012
(miles de toneladas)



Fuente: DGAC, Dirección de Desarrollo Estratégico, en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/>

A grandes rasgos ésta es la situación que vivió la aviación nacional después del cese de operaciones de Mexicana de Aviación, con las estadísticas disponibles de la DGAC que permiten hacer un análisis, y donde se aprecia el impacto de su salida, con los porcentajes como indicadores del comportamiento del mercado internacional de transportación de pasajeros y carga de México, a favor de las aerolíneas extranjeras, principalmente en el mercado con los Estados Unidos, y que los analistas del sector creen que será muy difícil que lo recupere.

3.3. Repercusiones de la presencia de nuevas aerolíneas extranjeras y la falta de apoyo a la aviación nacional

Es interminable la lista de repercusiones que trajo la salida de esta empresa de aviación; basta nombrar a los acreedores de Mexicana de Aviación y el daño directo a sus economías, así como a los acreedores de las 9 aerolíneas que han salido del mercado en los últimos 4 años, por problemas financieros y la falta de regulación de las autoridades de la aviación civil. Estas empresas son: Aerocalifornia, Avolar, Aerolíneas Azteca, Novair, Aviacsa, Alma de México, Mexicana de Aviación, Mexicana Click y Mexicana Link; algunas de ellas ya declaradas en quiebra y rematados sus bienes.

La primera repercusión para los pasajeros usuarios del transporte aéreo internacional, fue el incremento en las tarifas aéreas, que se elevaron de 70% hasta 280%.²²¹

Si el mercado doméstico presentó un panorama caótico, el mercado internacional presentó un verdadero desastre nacional: primero por los números de las estadísticas mostradas anteriormente y luego por las repercusiones que se desprendieron de las medidas emergentes que se tomaron para salvar la situación. Por ejemplo, a un año de la salida de Mexicana de Aviación, el país perdió la posibilidad de realizar 23,400 vuelos internacionales, lo que equivale al 60.5% de las operaciones internacionales totales que se realizan, la consecuente pérdida de ingresos de los aeropuertos y de sus economías locales es evidente.²²²

En abril de 2011, en el informe del Consejo de Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, (ASA), dice que existe una pérdida de dinamismo en el comportamiento operacional en los 58 aeropuertos del país, que se refleja en un menor número de pasajeros desplazados y en un menor consumo de combustible, el cual cayó 17% en los últimos 4 años, derivado en buena medida por la salida de aerolíneas como Mexicana de Aviación y Aviacsa, principalmente, y de una menor operación del Sistema

²²¹ Ríos Piter, Armando. "Proposición con Punto de Acuerdo de urgente u obvia resolución para relativo al reinicio de operaciones de Compañía Mexicana de Aviación", Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, México, D.F., 08 de junio de 2011.

²²² Ortega Arenas, Joaquín, *op.cit.*, p.65.

Aeroportuario Mexicano (SAM). También informa que los grupos aeroportuarios que más resintieron la caída fueron: Grupo Aeroportuario Centro Norte, (OMA) y, Grupo Aeroportuario del Pacífico, (GAP).

El tráfico internacional de pasajeros que se mueve desde y hacia México cayó cerca de 4% en enero de 2011, respecto del mismo mes de 2010, según datos de la DGAC. Para justificar esta caída, el gobierno federal lo atribuyó no sólo a la salida de Mexicana de Aviación, sino también al clima de inseguridad que prevalecía en el país, por lo que el grupo aeroportuario OMA, que se considera es el que tiene las terminales aéreas más expuestas a la inseguridad y que sus aeropuertos coinciden con rutas de Mexicana de Aviación, informó que el pasaje internacional movilizó en los 13 aeropuertos que administra, disminuyó casi 8% y que sus aeropuertos más afectados fueron: Zacatecas con una contracción de 58%, Acapulco con -30%, Mazatlán con -11% y Culiacán con -9%.

A su vez GAP, que opera 12 aeropuertos, tuvo una caída de 13% en el tráfico internacional de pasaje, también en enero de 2011, en comparación con enero de 2010; y los aeropuertos que presentaron las mayores caídas fueron: Morelia con una contracción de 47%, Mexicali con -30.8%, Tijuana con -29% y Guadalajara con -13%, todos ellos son rutas que operaba Mexicana de aviación.²²³

En lo que respecta al Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR), que administra 9 terminales aéreas en el sur del país, en diciembre de 2010 calificaba como negativas sus cifras, ya que el tráfico total de pasajeros en sus terminales disminuyó 3.2%, motivado por las caídas de 4.6% en el internacional y 3.5% en el doméstico.

ASUR presentó una situación peculiar en el conflicto del cese de operaciones de Mexicana de aviación, pues en algunos de sus aeropuertos, principalmente Cancún, tuvo incrementos en el tráfico internacional mientras en el doméstico sus porcentajes

²²³ Ugarte, Jesús. "Inseguridad en México golpea aerolíneas", en sección empresas de *CNNExpansión*, 16 de marzo de 2011, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/03/16/violencia-en-mexico-ahuyenta-extranjeros>, consultada el 17 de diciembre de 2013.

caían, y en buena medida el aeropuerto de Cancún hizo que ASUR sorteara la crisis por la que atravesaba la aviación nacional, al ser cubierto el destino rápidamente por aerolíneas extranjeras.²²⁴ La cobertura de estas aerolíneas hacia la región, eminentemente turística, convirtió a las playas del Caribe mexicano en exclusivas del turismo internacional, debido a que los turistas nacionales no tuvieron la misma oferta de asientos que les brindaban los vuelos de Mexicana de Aviación. Por lo que aeropuertos como Cozumel, Mérida y Cancún fueron la parte positiva ligado al pasaje internacional, mientras que la parte negativa la representaron su mercado doméstico y los pasajeros nacionales; y los aeropuertos más afectados por la falta de conectividad fueron: Minatitlán, Veracruz, Oaxaca y Villa Hermosa.²²⁵

El representante de la Asociación Mexicana de Agencias de Viajes (AMAV), declaró a mediados de 2011 que “la ausencia de Mexicana de Aviación se sigue notando”, pues faltaban por cubrir al menos 18% de los 26 mil asientos que ofertaba dicha aerolínea.

Por otra parte, el gobierno federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, informaba que ya se había cubierto casi la totalidad de las rutas de Mexicana de Aviación, pero no aclaraba que faltaba por cubrir la oferta de asientos.

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), en el periodo de enero a mayo de 2011, al contrario de lo que vivían algunos aeropuertos de ASUR, sorteó esta crisis con el mercado doméstico, sobre todo en la terminal 2, que es donde opera Aeroméxico, al incrementar sus vuelos y abrir nuevos destinos nacionales, registrando un flujo de pasajeros casi a su máxima capacidad en los periodos vacacionales; pero en la terminal 1 no sucedía lo mismo, pues ahí operan las aerolíneas Vivaaerobús, Interjet y Volaris, al recuperar sólo parte del mercado de Mexicana de Aviación. Pero aún así,

²²⁴ Ugarte, Jesús. “ASUR sufre por ausencia de Mexicana”, en sección empresas de *CNNExpansión*, 05 de enero de 2011, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/01/05/ausencia-mexicana-estanca-pasaje-de-asur>, consultada el 17 de diciembre de 2013.

²²⁵ Ugarte, Jesús. “ASUR sortea la crisis de Mexicana”, en sección empresas de *CNNExpansión*, 05 de octubre de 2010, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/10/05/asur-supera-expectativas-pese-a-mexicana>, consultada el 17 de diciembre de 2013.

en esas fechas, el AICM todavía continuaba operando por debajo de sus niveles en el ámbito internacional, reflejando una pérdida de 4.4%.²²⁶

Un grupo de diputados conscientes presentaron ante el pleno de la Asamblea un punto de acuerdo que describía la situación en la que se encontraba la aviación nacional, para someterlo a votación y encontrar una solución al conflicto de Mexicana de Aviación y sacar adelante a la empresa; pero no pasó a mayores, pues al someterlo a votación, no existía el *quórum*, la iniciativa no fue aprobada, nuevamente con los argumentos de los legisladores contrarios a la propuesta de que se trataba de una empresa privada y que el Estado no estaba obligado a rescatarla. Vale la pena mencionar los datos que manejaba este punto de acuerdo:

- Se afectaron a 2.1 millones de pasajeros en rutas internacionales, equivalente a 64.3% de los pasajeros internacionales transportados por las aerolíneas nacionales y al 18.5% del mercado total internacional incluyendo a las aerolíneas extranjeras.
- Se dejaron de atender con oferta nacional 35 mercados internacionales, ahora a disposición de aerolíneas extranjeras.
- Se está en riesgo de perder el 34% de las fuentes de trabajo de la industria del sector nacional, en su mayoría de personal altamente calificado. Los 8,687 empleos directos en riesgo de perderse representan alrededor del 3% de los empleos formales creados entre enero de 2009 y el cierre de Mexicana de Aviación, en agosto de 2010 reportados al IMSS, afectando a más de 200 mil empleos indirectos.
- El déficit en la oferta de asientos en rutas internacionales es de 35%.
- El nivel de conectividad nacional e internacional continúa debilitado.
- El 86% del mercado internacional es atendido por aerolíneas extranjeras cuando hace un año era de 72%.
- Que la quiebra de Nuevo Grupo Aeronáutico (NGA) significa pérdida inmediata al erario de 3,506 millones de pesos.

²²⁶ Cruz, Lilián/Agencia Reforma. “Respira AICM con pasajeros nacionales”, en *NTRZacatecas*, México, 2011, 04 de julio de 2011, en <http://ntrzacatecas.com/2011/07/04/respira-aicm-con-pasajeros-nacionales/>, consultada el 17 de diciembre de 2013.

- Pérdida de soberanía, al ser ocupado el espacio aéreo mexicano por aerolíneas extranjeras.
- Impacto negativo al consumidor por tarifas altas y menos opciones de conectividad.
- Pierde más la nación, tanto económica como socialmente, al quebrar la aerolínea, que al reestructurarla para reiniciar operaciones.
- Que para garantizar la reestructuración de la empresa y su puesta en funcionamiento se requiere de una inversión de 300 millones de dólares.²²⁷

Aunado a las repercusiones que se detallan en el punto de acuerdo, se debe mencionar también el impacto a las economías locales; por eso es tan alto el número de afectación a los empleos indirectos, pues la suspensión de Mexicana de Aviación afectó a un buen número de proveedores de la aerolínea, a los transportes terrestres de los aeropuertos a los que volaba, equipajeros o maleteros, hoteleros, restaurantes, locales comerciales, agencias de viajes, arrendadores de autos y todo lo relacionado con el turismo, principalmente.

Para tratar de solucionar el daño a la industria turística nacional, el gobierno federal implementó medidas que ellos llamaron de diversificación de mercados, para depender menos de los turistas de Estados Unidos, ya que alrededor del 90% del total de turistas que visitan México proviene de Estados Unidos. La Secretaría de Turismo anunció, en junio de 2011, que la conectividad aérea de México con el extranjero se estaba fortaleciendo, pues nuevas empresas sobre todo de Europa, anunciaban sus nuevos vuelos hacia México, lo que incrementaría el flujo de turistas, que a su vez ayudaría a alcanzar los objetivos del Acuerdo nacional de turismo del gobierno federal.²²⁸

Esto evidenciaba una falta de autoridad aeronáutica en el país, al recurrir a la presencia de aerolíneas extranjeras en el espacio aéreo nacional, por la falta de líneas aéreas nacionales que tuvieran la capacidad de cubrir el servicio que se estaba demandando y, por otra parte, el gobierno federal, a través de los secretarios del trabajo y de

²²⁷ Ríos Piter, Armando, *op.cit.*

²²⁸ "Fortalece México conectividad aérea", *op.cit.*

comunicaciones y transportes, bloqueaban a los grupos de inversionistas interesados en rescatar a Mexicana de Aviación. Esto lo detalla el Lic. Joaquín Ortega Arenas en su libro, en lo que él llama intervenciones dolosas del gobierno.²²⁹

Esta autoridad se veía constantemente rebasada por los distintos sectores afectados por la salida de Mexicana de Aviación, de tal forma que hoteleros de varias partes del país, pero principalmente de la región del Caribe, pedían al gobierno federal incluso la apertura de los cielos para que todas las aerolíneas extranjeras que quisieran volar a México lo pudieran hacer sin restricciones; sólo pensaban en salvar su negocio, sin importarles el daño a la nación, en lugar de exigir soluciones integrales nacionalistas que ayudaran a salvar la industria en su conjunto, apoyando a las aerolíneas nacionales con el regreso de Mexicana de Aviación, la aerolínea que les ayudó a forjar sus negocios años atrás.

También el director de ASUR hizo declaraciones al respecto, al decir que otro factor que podría apoyar la recuperación sería que se permitiera el ingreso de aerolíneas nacionales y extranjeras a ciertas rutas que permanecen sin conexión por la salida de Mexicana de Aviación.²³⁰ Desde noviembre de 2010, declaró que gracias al resultado de las gestiones de ASUR, así como del apoyo de diferentes sectores turísticos del estado, varias aerolíneas extranjeras comenzarían a aterrizar en la zona a partir del 2011, por lo que Cancún tendría mayor relevancia en el mundo turístico.²³¹

La petición de permitir a las aerolíneas extranjeras volar a Cancún se concretó, ya que diversas aerolíneas iniciaron vuelos directos hacia ese destino, aunque no todos los países y sus aerolíneas se vieron beneficiados con la autorización para volar a México, lo que nos remite a una política discrecional de emergencia, apegada más a la geopolítica internacional que a las verdaderas necesidades del sector. Al parecer

²²⁹ Ortega Arenas, Joaquín, *op.cit.*, pp. 78-82.

²³⁰ "ASUR ve "el cielo despejado" hasta 2012", en *CNNExpansión*, 24 de junio de 2011, economía, en <http://www.cnnexpansion.com/economia/2011/06/24/asur-ve-el-cielo-despejado-hasta-2012>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

²³¹ "Cancún, "joya" de aerolíneas extranjeras", en *CNNExpansión*, 02 de noviembre de 2010, empresas, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/11/02/cancun-joya-de-aerolineas-extranjeras>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

Aeroflot, la aerolínea rusa, no obtuvo la autorización de volar a Cancún, a pesar de mostrar interés en hacerlo y que la propia secretaria de turismo Gloria Guevara así lo diera a conocer.

Otro ejemplo es que un grupo de funcionarios cubanos de la aerolínea Cubana de Aviación se reunieron con autoridades y empresarios de Baja California, para darles a conocer su interés de volar a ese estado y abrir una ruta desde Cuba a Tijuana, lo que tampoco fue autorizado.²³²

El desorden y la falta de una autoridad de aviación hizo que organismos relacionados a la industria, tanto nacionales como internacionales, externaran comentarios y críticas a la aviación nacional, rayando incluso en la intromisión, con declaraciones acorde a sus intereses y para presionar al gobierno mexicano a tomar decisiones a su favor. Un ejemplo, son las declaraciones del director ejecutivo de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA), Alexandre De Gunten, quien en un seminario de seguridad operacional organizado por ALTA, y ante la presencia del titular de la DGAC, Héctor González Weeks, hicieron patente a las autoridades mexicanas en materia de aviación la falta de una autoridad aérea fuerte y de primer nivel que regule adecuadamente a la aviación nacional, para evitar episodios como la degradación de categoría con Estados Unidos.²³³

También aseveró que...“los consumidores mexicanos están pagando precios más altos por sus boletos comparados con otros países de América, debido a que el mercado de la aviación todavía es ineficiente, por la existencia de monopolios en los aeropuertos y

²³² Desbalance, en *El Universal*, México, D.F., 2011, opinión, 14 de junio de 2011, en <http://www.eluniversal.com.mx/columnas/90123.html>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

²³³ Varela, Rogelio. “Aviación: cambios necesarios” en *El Financiero*, México, D.F., 2011, corporativo, 16 de junio de 2011, en <http://impreso.elfinanciero.com.mx/digital/reproductor.aspx?tipo=DI&diario=2011-06-16&pagActual=18>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

en la venta de turbosina...”, y afirmó que, comparado con el resto de la región, la industria de la aviación en México todavía no está al nivel de eficiencia de mercados”.²³⁴

Además declaró que el elevado costo de la turbosina y de los servicios aeroportuarios en México, provocan que la industria aérea nacional aún no sea competitiva frente a otros países, lo que impacta en las tarifas y finanzas de las compañías aéreas. En su opinión, para disminuir el precio es necesario que el gobierno quite a Petróleos Mexicanos (PEMEX) la distribución de este combustible.²³⁵

Ya se ha mencionado lo que significó a las operaciones aéreas la degradación de la aviación nacional a la categoría dos por parte del gobierno de los Estados Unidos, pero el daño económico ocasionado es relevante mencionarlo dentro de las repercusiones, pues no sólo se trata de la disminución de ingresos al congelarse el mercado de pasajeros desde y hacia Estados Unidos, sino el costo económico real que representó para el país el poder regresar a la categoría uno, esto es que:

... Si sólo se le hiciera la cuenta a la DGAC, veríamos que volver a la categoría uno que determina la Agencia Federal de Aviación de los Estados Unidos, a aquellos países que cumplen con las regulaciones de seguridad le costó a este país más de lo que Mexicana de Aviación necesita para volver a operar. ¿Alguien ha siquiera osado emitir una opinión de estos recursos que tuvimos que desembolsar por falta de previsión y de capacidad por parte de algunos de nuestros funcionarios?, ni siquiera sabemos en qué se gasta el presupuesto de esas dependencias, con el pretexto de que son cuestiones de “seguridad nacional”.²³⁶

Sin olvidar el negocio de la carga, considerando que es uno de los negocios más lucrativos de la aviación, donde las repercusiones son mayores por la movilización de carga existente de acuerdo a los tratados de comercio que el país tiene con las diferentes regiones comerciales a las que pertenece y en las cuales no puede participar en mayor medida por las limitaciones propias del tamaño de sus aerolíneas nacionales.

²³⁴ Gazcón, Felipe. José de J. Guadarrama. “Boletos de avión, más caros en México que en el resto del continente”, en *Excelsior*, México, D.F., 2011, 16 de junio de 2011, en <http://www.excelsior.com.mx/node/745262>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

²³⁵ “Industria aérea mexicana muestra rezago: ALTA”, en *El Economista*, México, D.F., 2011, 14 de junio de 2011, en <http://eleconomista.com.mx/industrias/2011/06/13/industria-aerea-mexicana-muestra-rezago-alta>, consultada el 18 de diciembre de 2013.

²³⁶ Avilés, Rosario. “¿Y la patria ordenada y generosa?”, en *Crónica.com.mx*, México, D.F., 2011, 21 de junio de 2011, en <http://www.cronica.com.mx/notas/2011/586791.html>, consultada el 18 de diciembre de 2013.

Esto es sólo una breve reseña de las repercusiones que ocasionó el cese de operaciones de Mexicana de Aviación y la entrada de nuevas aerolíneas extranjeras a cubrir el servicio por ella dejado.

Finalmente, la repercusión más importante para el país, la insustituible presencia de Mexicana de Aviación en su espacio aéreo y su mercado, que forjó con el arduo trabajo de casi 90 años, abriendo rutas en todo el mundo que representaron desarrollo y crecimiento económico para el país. Mucho y muy duro trabajo de una empresa, con sus miles de empleados que transitaron por ella, y que por años mantuvo la aviación nacional en los primeros lugares del mundo, para ahora ser lucro de intereses.

CAPITULO 4. PERSPECTIVAS DE UNA NUEVA POLÍTICA DE AVIACIÓN EN MÉXICO

Se visualizan y analizan los 3 posibles futuros escenarios de la aviación nacional, iniciando con la permanencia de la situación actual, donde aparentemente hubo grandes cambios en la industria aérea nacional, por el surgimiento de las nuevas aerolíneas de “bajo costo” y la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación, pero no se dieron señales de crecimiento real, de diversificación del mercado o la urgente necesidad de expansión de la infraestructura aeroportuaria en puntos específicos del territorio nacional ante el incremento de tráfico aéreo, sólo se sustituyeron unas aerolíneas por otras, y donde el doble discurso de los encargados de la política de aviación sigue siendo el mismo, con promesas y proyectos incumplidos y sin compromiso con el sector que dirigen, con una actuación marcadamente discrecional, bloqueando el regreso de Mexicana de Aviación con una serie de pretextos gradualmente descubiertos, respaldados en un interminable concurso mercantil *ad hoc*, con sus intereses de grupo y después declarar la quiebra. Esta situación solo beneficia a las aerolíneas extranjeras que fueron las que cubrieron en mayor medida el mercado internacional que dejó Mexicana de Aviación.

El siguiente escenario que se plantea es el de la recuperación del espacio aéreo nacional, mediante el apoyo a la aviación nacional, de parte de las autoridades del sector aéreo, en la que se contemple a todas las aerolíneas nacionales no solo a unas cuantas, empezando por Mexicana de Aviación, y bastante apoyo sería que se le permitiera su regreso, reconociendo la existencia de inversionistas serios, respetando a los interesados en adquirirla, sin amenazas y permitiendo una competencia sana entre aerolíneas, cumpliendo con sus funciones de regular el mercado de la aviación, para beneficio de la industria en su conjunto y de los usuarios, reposicionarlas en el mercado aéreo internacional, hoy prácticamente bajo control de las aerolíneas extranjeras. América Latina se perfila como una de las regiones en crecimiento lo que redundará en demanda de servicios aéreos y donde la aviación nacional bien puede competir a la altura del resto de las aerolíneas de la región que están creciendo y fortaleciéndose

para el futuro mercado aéreo internacional que se vislumbra en la región. La ubicación geográfica de México le representa una ventaja adicional de la que se debe sacar provecho para beneficio de la aviación nacional y del país.

El último escenario sería dirigir la política de aviación hacia los convenios de “cielos abiertos”, que como ya lo han advertido los especialistas del sector en varias ocasiones, representaría la desaparición de la industria aérea en el país, puesto que en la situación actual con los convenios bilaterales de reciprocidad, las compañías aéreas extranjeras ya controlan la mayor parte del mercado internacional, el cambio de rumbo sería la extinción de la aviación nacional. No es exagerado decir que esta industria se encuentra en grave peligro, pues está comprobado el gran avance que tuvieron las aerolíneas extranjeras a raíz de la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación, donde dichas aerolíneas llegaron a controlar casi el 90% del mercado aéreo internacional, ya que se negociaron nuevos tipos de convenios bilaterales que tienden a la apertura del espacio aéreo nacional, con el pretexto de cubrir la demanda del sector turístico, nuevos convenios bilaterales con novedosas formas de aplicación liberal, donde todo el beneficio es para las aerolíneas extranjeras debido a la incapacidad de las aerolíneas nacionales que actualmente operan, de satisfacer la demanda requerida. El desconocimiento de las autoridades de la aviación con respecto a este tipo de negociaciones que tienden a la liberalización del mercado, pone en riesgo algunas de las libertades del aire de la aviación, en particular la muy apreciada quinta libertad e incluso la de cabotaje, por lo que es necesario replantear la política de aviación en su conjunto teniendo como prioridad el apoyo a todas las aerolíneas nacionales y a todo el sector aéreo.

4.1. Permanencia de la situación actual

A pesar de los ajetreos de los últimos tres años en la aviación nacional y concretamente después de la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación, la realidad es que la industria aérea nacional sigue en la misma situación, no así los negocios de la aviación, donde las pequeñas aerolíneas surgidas solo 5 años antes del conflicto y llamadas de “bajo costo”, incrementaron sus ganancias a tal grado que varias de ellas ya cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores, y las compañías extranjeras incrementaron exponencialmente su participación en el mercado aéreo internacional de transportación de pasajeros en México.

Crecieron y se multiplicaron las aerolíneas, no la industria, la cual permanece atada a una política de aviación no actualizada, ajena a las nuevas demandas de servicio y con poca o nula visión a futuro.

En lo que respecta a las aerolíneas nacionales, si bien es cierto que experimentaron un crecimiento a lo largo de todo el proceso que llevó a Mexicana de Aviación a dejar de volar y en consecuencia, abandonar un mercado que estas aerolíneas de supuesto bajo costo paulatinamente fueron retomando, pero que aun ninguna de ellas alcanza a cubrir el mercado que Mexicana de Aviación operaba brillantemente y durante muchos años, para eso todas ellas fueron favorecidas por las autoridades aeronáuticas del país, quienes propiciaron su surgimiento, crecimiento y posicionamiento en la industria, con el argumento de aerolíneas de “bajo costo”, cabe recordar que Mexicana de Aviación ya contaba con este tipo de aerolíneas, incluso fue pionera en su introducción a la aviación nacional, de lo que ya se hizo mención en capítulos anteriores.²³⁷

Los argumentos que en su momento utilizaron las autoridades federales por diversos canales, así como las propias compañías, era que este tipo de aerolíneas sí eran eficientes, pues operaban con costos de operación muy por debajo de las llamadas “grandes aerolíneas”, o sea, Mexicana de Aviación y Aeroméxico, lo atribuían

²³⁷ *Supra*, p. 95.

principalmente a que no tenían los altos costos laborales de los contratos colectivos que estas últimas aerolíneas manejaban con los sindicatos de empleados de aire y tierra, lo que se reflejaba, según ellos, en los precios de los boletos.

Con el paso del tiempo, y después de tres años y medio de la salida de Mexicana de Aviación, los precios de los boletos siguen igual, nunca bajaron, y peor aún, en el momento del conflicto subieron de precio a tal grado, que se manejaban las tarifas más altas de América Latina. Pero lo que más afectó, fue en la degradación del trabajo de todas las áreas de la industria, pues estas compañías de bajo costos, regularmente con empleados con bajos salarios, fueron los que cargaron con los bajos costos de operación que las nuevas aerolíneas dicen tener, pues los dueños siguen ganando y los usuarios siguen pagando lo mismo.

Finalmente, lo único que se percibe es la sustitución de unas aerolíneas por otras, avalada por las autoridades de aviación, quienes persisten en una política de aviación simulada, aparentando grandes cambios en la industria pero en esencia todo permanece igual, basados en declaraciones de promesas, proyectos incumplidos de cambios en la industria, como por ejemplo, las declaraciones de Juan Molinar Horcasitas, exsecretario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en el sentido que se crearía un “seguro anti quiebras”, y que a raíz y en el marco de la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación, tanto la SCT como la Secretaría de Turismo (Sectur), anunciaron que sería para proteger a los pasajeros de eventuales quiebras de aerolíneas, pero que nunca tuvo propuestas claras de quién absorbería el pago de dicho seguro, y que ni las agencias de viajes ni las aerolíneas estuvieron de acuerdo en pagar, por lo que se cargaría completamente al pasajero, lo que desincentivaría el mercado de aviación, en ningún país del mundo existe este tipo de seguro, las aerolíneas como las agencias de viajes tenían otro tipo de propuestas,

aunque no se le volvió a dar seguimiento al tema, sí le recordaron a las autoridades su obligación de vigilar las finanzas de las aerolíneas nacionales.²³⁸

También anunciaron una política del sector aéreo de largo plazo y nunca llegó, la consulta pública que las propias autoridades llevaron a cabo para mejorar al sector, no provocó ningún interés serio y dichas propuestas no tuvieron ningún seguimiento y menos resultados.

La SCT informó que eran muy factibles dos proyectos de infraestructura: Por un lado el nuevo aeropuerto de la Riviera Maya y la solución a la saturación que registraba el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, (AICM).

En lo que respecta al nuevo aeropuerto de la Riviera Maya, el proyecto se congeló por la lucha de intereses entre grupos aeroportuarios interesados en la inversión, donde era claro el apoyo gubernamental hacia el grupo ASUR.²³⁹ Saltándose estudios serios de daños ambientales y ecológicos a la zona, junto con solicitudes de grupos ambientalistas y organizaciones civiles que señalaban el verdadero impacto económico en la zona, pues se cree que las que realmente saldrán beneficiadas con la construcción de este nuevo aeropuerto, serán las aerolíneas charteras, principalmente extranjeras, pues ya no harán uso de los servicios de transportación terrestres entre el aeropuerto de Cancún y la zona hotelera de la Riviera Maya, tomando en cuenta que es una muy considerable derrama económica la que genera este servicio directamente a la zona..."Se estima que tan sólo uno de los operadores con mayor presencia, al año lleva cerca de 800 mil pasajeros vía Cancún, lo que representaría un ahorro de cerca de 12 millones de dólares".²⁴⁰

²³⁸ Alcántara, Claudia. "Seguro aéreo antiquebras, en el aire", en *El Financiero*, negocios, 09 de junio de 2011, en http://noticias.mexico.lainformacion.com/economia-negocios-y-finanzas/negocios-general/seguro-aereo-antiquebras-en-el-aire_FKF2kJ17RBUzKw4SNgxk1/, consultada el 07 de enero de 2014.

²³⁹ Celis, Darío. "Tiempo de negocios. Asur: 50 días", en *Dinero en imagen*, 15 de febrero de 2011, en <http://www.dineroenimagen.com/2011-02-15/735>, consultada el 07 de enero de 2014.

²⁴⁰ Alcántara, Claudia. "Charteras, ganadoras del aeropuerto de Riviera Maya", en *El financiero*, síntesis informativa ofertasdehoteles.com.mx, 15 de febrero de 2011, en <http://www.ofertasdehoteles.com.mx/noticiasdetalle.asp?IDArticulo=75>, consultada el 07 de enero de 2014.

Grupo ASUR, principal administrador de aeropuertos de la zona fue vetado en su momento por la Comisión Federal de Competencia, (CFC), y lo dejaba fuera de la licitación, lo que no representó preocupación para ASUR, quienes al ser excluidos de dicha licitación, rápidamente presentaron la propuesta de construir otro aeropuerto alternativo a Cancún en Chichen-itza, la decisión final aún no se sabe, pero evidencia el desorden y la falta de autoridades firmes, en un sector regido por los apetitos empresariales.²⁴¹

En lo que se refiere a la saturación del AICM, los estudios vienen haciéndose de años atrás, y con el intento fallido de la construcción de un nuevo aeropuerto en el Estado de México, generó un serio problema de saturación de operaciones, debido al incremento en la demanda de servicio, el aplazamiento del proyecto hizo que la industria no creciera a la par, la necesidad de una infraestructura aeroportuaria que se estaba generando no fue solucionada y solventada en su momento como debiera ser, pensando a futuro, a largo plazo, y nuevamente regida por la lucha de intereses.

La apremiante necesidad de pistas de aterrizaje y un nuevo aeropuerto, aunado a la decisión de meter más aerolíneas al AICM, concretamente: Interjet, Volaris y Vivaaerobus, las dos primeras con base de operaciones en Toluca, Edo. De México, a modo de entrenamiento, pues llegado el momento de la salida de Mexicana de Aviación, sus operaciones en el AICM aumentaron y abandonaron a su suerte al reciente aeropuerto de Toluca.

La salida de Mexicana de Aviación y Aviacsa representaron por un lado: un alivio temporal al AICM, que tarde o temprano volverá a presentar el mismo problema de saturación, y por el otro, el espacio de crecimiento que las nuevas aerolíneas demandaban, en una industria que no se desarrollaba acorde a las necesidades de servicio requerido ni de acuerdo al desarrollo nacional, enfrascados en disputas estériles: de dónde se construiría el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México, quién lo construiría, qué aerolíneas contarían con el aval de los funcionarios encargados del

²⁴¹ Flores, Mauricio. "Gente detrás del dinero", en *La razón*, 18 de febrero de 2011, en <http://www.razon.com.mx/spip.php?article65546>, consultada el 07 de enero de 2014.

proyecto, una política discrecional, y es precisamente esa política la que tiene a Mexicana de Aviación en tierra, con argumentos y declaraciones de las autoridades aeronáuticas que solo demuestran la falta de voluntad política, declaraciones contradictorias desde el inicio del conflicto, que sin ningún recato hacían, y deja claro la continuidad y permanencia de esa política a lo largo del conflicto.

Desde julio de 2010, La SCT, afirmó que la dependencia sostenía reuniones con Mexicana de Aviación y confirmó que “no existía amenaza en la operación de la empresa, ni riesgo para los usuarios”. Unos días después, ya en el mes de agosto, mediante un boletín oficial, se informó que el conflicto financiero de Mexicana de Aviación había entrado en fase jurídica. El Senado señaló en tribuna: “resultan contradictorias ambas aseveraciones”.²⁴²

En todo el proceso del concurso mercantil de Mexicana de Aviación, el doble discurso de las autoridades ha sido evidente, ya que por un lado hablan de la “urgente” necesidad de resolver el asunto de Mexicana de Aviación, para que pueda volver a volar; y por el otro lado tienen preparada una lista de obstáculos insalvables, que han ido sacando gradualmente, para impedir a toda costa su regreso. Al respecto, la periodista Rosario Avilés y experta en el sector aéreo, lo expresa mucho mejor:

...Queda claro que la política de transporte aéreo es la más discrecional del siglo. Sólo así se explica que empresas del estilo “Arriba el Microbús” tengan cabida en esa central de aeronaves del oriente, mientras toda la plana gubernamental se esfuerza en obstaculizar que Mexicana vuelva al aire.

Lo peor es que más de uno cuestiona que Mexicana sea necesaria para el transporte aéreo nacional. La sola duda remite al anuncio de librerías Gandhi: Si dices cercas, es porque todavía estás muuuuy lejos”. Quien quiera que no comprenda la importancia de Mexicana es porque no tiene la menor idea de lo que significa este sector, esta empresa (que es su gente) y esta marca en el contexto del transporte aéreo mexicano e internacional.²⁴³

²⁴² Ballinas, Víctor y Andrea Becerril. “Senadores panistas bloquean acuerdo sobre la aerolínea”, en *La Jornada*, economía, 11 de marzo de 2011, en <http://www.jornada.unam.mx/2011/03/11/economia/028n2eco>, consultada el 08 de enero de 2014.

²⁴³ Avilés, Rosario. “¿Y la patria ordenada y generosa?”, *op.cit.*

Doble discurso con dolo hacia una empresa que fue la iniciadora en México de una industria en la que estos mismos funcionarios trabajan:

Hace unos días, en voz del subsecretario de infraestructura, Fausto Barajas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes exigía acelerar la designación de la empresa que entraría al rescate de Mexicana de Aviación, en lo que parecía un manotazo en la mesa frente a una feria de aplazamientos.

La paradoja del caso es que en lo obscuro los altos funcionarios de la propia dependencia hablan de una empresa apestada. “Nadie quiere a Mexicana”, dice la supuesta neta frente a quien quiera escucharla.²⁴⁴

Este tipo de declaraciones se hacían no solo en la SCT, también participaban otras secretarías, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, (SHCP), hizo saber su postura al respecto...”Los funcionarios de alto nivel de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y de Comunicaciones y Transportes, le han planteado a los grupos interesados en Mexicana sobre los riesgos de invertir en ella, pues es una empresa que lo único que tiene es un prestigio antiguo y mermado, y aún hay mucha basura en el ambiente”.²⁴⁵

Por su parte la Secretaría de Turismo, (SECTUR), no se quedaba atrás y su titular Gloria Guevara, coincidía con el resto de los funcionarios de la “urgencia” de que el asunto de Mexicana se resolviera y en sus conferencias de prensa declaraba la necesidad de que Mexicana retomara el vuelo, para elevar la competitividad en el territorio nacional, pero de paso, “aprovechaba la ocasión”, para anunciar los nuevos vuelos de Aeroméxico, Interjet, Volaris y de las aerolíneas extranjeras que cubrieron la demanda de servicio después de la salida de Mexicana de Aviación, también informaba que de acuerdo a las cifras de la DGAC, prácticamente se habían alcanzado las cifras de viajeros aéreos de 2010.²⁴⁶

²⁴⁴ Barranco, Alberto. “Atole con el dedo a Mexicana”, en *El Universal*, 20 de junio de 2011, en <http://www.eluniversal.com.mx/columnas/90220.html>, consultada el 08 de enero de 2014.

²⁴⁵ “SHCP- SCT advierten a grupos sobre riesgo de invertir en Mexicana. Con Oscar M. Beteta”. 21 de junio de 2011, en <http://www.radioformula.com.mx/notas.asp?Idn=180444>, consultada el 08 de enero de 2014.

²⁴⁶ López Gómez, Jorge Arturo. “Mexicana ya debe decidir a ganador: SCT” en *El Universal*, cartera, 14 de junio de 2011, en <http://www.eluniversal.com.mx/finanzas/87081.html>, consultada el 10 de enero de 2014.

Se utilizaba al aparato gubernamental y medios de comunicación para respaldar su política de aviación y hacer creer que todo estaba bien, pero la realidad era que en el mercado se manejaban cifras escandalosas, sobre todo en el internacional, donde las aerolíneas extranjeras llegarían a transportar casi el 90% del pasaje internacional.

La permanencia de la situación actual solo propicia el crecimiento de las aerolíneas extranjeras en el espacio aéreo nacional, que a falta de una política clara, sacan ventaja de la apatía con la que los funcionarios encargados del sector aéreo llevan a cabo sus funciones, estas aerolíneas hicieron crecer su negocio diversificando sus rutas y aprovechando la ausencia de autoridades laborales y el abandono de los trabajadores a su suerte, una parte de ellos subcontratados en las aerolíneas extranjeras con bajos salarios, utilizando su amplia experiencia profesional, ni siquiera invirtieron en su capacitación pues ya tenían conocimientos elevados en la industria. Continuar en este mismo sentido pone en peligro a la industria aérea nacional, ya que el avance logrado por las aerolíneas extranjeras principalmente en la zona del Caribe y en el mercado de pasaje entre Estados Unidos y México, difícilmente se recuperará, lo que implica la desaparición paulatina de la aviación nacional, quedando solo con una pequeña participación en el mercado internacional de transportación de pasajeros y con frágiles empresas de aviación, supuestamente nacionales, pero con capital extranjero la mayoría de ellas, y con las cuales nuevas contingencias pondrían en *jaque* a la aviación nacional.

4.2. Recuperación del espacio aéreo nacional con el apoyo a la aviación nacional

La recuperación del espacio aéreo nacional necesariamente implica el regreso de Mexicana de Aviación, pero que a la vez no implica la desaparición de las nuevas pequeñas aerolíneas surgidas y posicionadas a raíz del conflicto, el negocio alcanza para todas, con una política de avanzada y una sana competencia, regida y regulada por autoridades imparciales, de ninguna manera como la competencia desleal a la que se sometió a Mexicana de Aviación, ya se ha comprobado que desde el inicio del conflicto no ha habido voluntad política, -sin olvidar diferenciar el conflicto de naturaleza económica y financiera que premeditadamente llevó a la quiebra a la aerolínea-, hay inversionistas serios que lo único que piden es que la inversión que van a hacer esté garantizada con el respeto a los activos tangibles e intangibles a Mexicana de Aviación, y no con las asechanzas con que son amenazados los inversionistas interesados en adquirirla, que van desde negarles el certificado de operador aéreo, con el argumento de las propias autoridades de la SCT, de que se trata de una nueva concesión al cambiar de accionistas,²⁴⁷ hasta el reparto de rutas y slots entre las nuevas aerolíneas para su usufructo, saltándose incluso regulaciones internacionales, como los contratos bilaterales de reciprocidad con Estados Unidos, que la imaginación jurídica de los funcionarios de la DGAC convirtieron en “extra-bilaterales”, para facilitarle a Volaris la operación de varias rutas, más tarde el mismo procedimiento se haría para Interjet y Aeroméxico.

Aunque los encargados de la DGAC declararon y reconocieron que los slots no se pueden otorgar debido a que la aerolínea se encuentra en concurso mercantil, y que por eso lo hacían de manera temporal y extra-bilateral,²⁴⁸ esta medida denota un autoritarismo inclinado al beneficio solo de algunas aerolíneas y permite ver la voluntad

²⁴⁷ De la Rosa, Tomás. “Peralta cabildea para que Mexicana retome el vuelo”, en *El Semanario*, síntesis informativa Confederación nacional turística, 25 de febrero de 2011, p. 31, en

<http://www.mensajeronet.com/.../f/SintesisInformativa-25-2-2011-890.doc>, consultada el 10 de enero de 2014.

²⁴⁸ Gómez, Carolina y Ariane Díaz. “Sindicatos piden en EU no entregar slots de Mexicana”, en *La Jornada*, economía, 09 de julio de 2011, en <http://www.jornada.unam.mx/2011/07/09/economia/032n1eco>, consultada el 10 de enero de 2014.

política de las autoridades para favorecerlas, incluyendo la perogrullada de “no se puede pero se puede”, de la política discrecional de aviación en México, y lo que aparenta ser un acto de apoyo a la aviación nacional, con la discrecionalidad del acto, se queda en simples medidas de emergencia mediante componendas mafiosas.

Voluntad política con respeto a la libre competencia, eso es un primer paso de las autoridades para demostrar apoyo a la aviación nacional, lo siguiente sería trabajar de manera seria y comprometida, dando pasos firmes a reposicionar el negocio de la aviación en su mercado natural, primero fortalecer de manera ordenada y en conjunto el crecimiento interno, sin olvidar la infraestructura aeroportuaria, esto es determinante, de otra forma no se podrá diversificar la industria y no habrá crecimiento. Existen principios básicos para definir la política aeronáutica, como son:

- a) Reglas de entrada: Condiciones que se deben satisfacer para obtener una concesión con el fin de operar una línea aérea.
- b) Reglas de salida: Condiciones para que el Gobierno Federal subsidie la operación de líneas aéreas para que puedan mantenerse como negocio en marcha.
- c) Forma de regular la competencia en el mercado: La autoridad tiene dos mecanismos para hacerlo: el tamaño de los participantes (su participación en el mercado) y el nivel razonable de precios (tanto hacia arriba como hacia abajo).²⁴⁹

No es nuevo ni desconocido para muchos que América Latina se perfila como una de las regiones que tendrán mayor dinamismo en sus economías en los próximos años, aunada a los países asiáticos, son regiones que han estado trabajando de años atrás para tratar de insertarse en el desarrollo económico mundial, aprovechando las oportunidades que la globalización les ofrece, aunque no todos los países tomaron el mismo camino ni aplicaron las mismas medidas económicas, concretamente en América Latina, cada país decidió sus políticas a seguir en busca de su crecimiento económico, que se vio reflejado en sus indicadores de crecimiento, Brasil, que encabeza la lista de las economías con mayor crecimiento en la región tomó diferentes medidas acorde a sus posibilidades, lo que se reflejó en un mayor poder adquisitivo de

²⁴⁹ “¿Monopolio, oligopolio o competencia abierta?. Las líneas aéreas nacionales ante la globalización”, *op.cit.*

su población y un mayor nivel de empleo, lo mismo hicieron otros países de América Latina con menor impulso que los brasileños.

Se habla de que en los próximos 20 años, la población de América Latina tendrá mayor porcentaje de jóvenes, lo que le da un bono democrático que impulsará sus economías, pues esa población joven y dinámica, en edad de trabajar y producir demandará en mayor medida los servicios de transportación aérea, las industrias de fabricación de aviones ya se preparan para ello, consideran que se triplicará el número de aviones necesarios para satisfacer la demanda que las regiones con potencial de crecimiento tendrán, según sus estudios, Airbus Industrie, afirma que la industria de la aviación deberá producir unos 25 mil aviones para atender los crecientes requerimientos de los próximos 20 años.²⁵⁰

Siguiendo la tendencia mundial en la industria de la aviación, donde se comenzaron a dar las fusiones entre grandes aerolíneas para fortalecer y hacer crecer sus negocios, en América Latina comenzó el reacomodo del sector mediante estas fusiones, el primer grupo de aerolíneas que se fusionaron en la región, lo llevaron a cabo la aerolínea colombiana Avianca y la Salvadoreña TACA, (Transportes Aéreos del Continente Americano, S.A.), poco tiempo después la aerolínea panameña COPA, (Compañía Panameña de Aviación, S.A.), buscó una alianza con una reciente aerolínea colombiana llamada Aerorepública para formar COPA Colombia, pero sin duda la fusión más importante del área, es la que llevaron a cabo la aerolínea chilena LAN Airlines, (Linea Aérea Nacional) y la brasileña TAM, (TAM Linhas Aéreas) para forma LATAM Airlines Group, que contará con 4 bases de operación claves: Buenos Aires, Argentina; Sao Paulo, Brasil; Santiago de Chile y Lima, Perú, lo que le permitirá enfrentar de mejor forma la creciente competencia y el esperado mayor dinamismo de sus economías en

²⁵⁰ “AL demandará gran número de aviones los siguientes años: Airbus”, en *Excelsior*, 17 de febrero de 2011, en <http://prefront.excelsior.com.mx/node/715170>, consultada el 10 de enero de 2014.

los próximos años. Ofrecerán nuevos destinos para tomar una tajada más grande en los mercados de transportación aéreos dentro y fuera de la región.²⁵¹

Los analistas consideran que serán 4 ó 5 grupos importantes los que se quedarán finalmente compitiendo por ese mercado en la región y mucho dependerá de las nuevas alianzas que se den, ya que varias aerolíneas de América Latina atraviesan por serios problemas financieros y de otra índole, que les impiden por el momento la fusión en algunos de los grupos recientemente formados, pero no se descarta la posibilidad del surgimiento de nuevos grupos y más aún de nuevas aerolíneas, debido a la efervescencia de la industria aérea en América Latina y su pronóstico de crecimiento.

“La región tiene un potencial tremendo a nivel extrarregional e intrarregional y eso va a permitir que haya todo tipo de mercados”, dijo Patricio Sepúlveda, vicepresidente regional para Latinoamérica y el Caribe de IATA.

En el mercado regional todavía hay lugar para todos y siguen surgiendo empresas como la aerolínea de bajo costo colombiana –Nueva Aerolínea–, que no tiene nombre definitivo pero está en proceso de certificación para operar en 2011.²⁵²

Ese es el panorama en la aviación en América Latina, con sus inmensas posibilidades y áreas de oportunidad para las aerolíneas mexicanas, eso sería diversificar el mercado de la aviación nacional, reposicionándola en su área de operación regional natural, *per se*, facultada por la ubicación geográfica del país, su inmejorable situación geográfica, en medio del continente, entre la mayor economía del mundo y una de las promisorias regiones de crecimiento, como lo es América Latina, sin contar y aventurar en los posibles puentes de conexión hacia el pacífico, como la famosa “Nao” de China, que hace siglos nos permitía el intercambio comercial y cultural con el oriente, precisamente la otra región en crecimiento. Todo esto sin descuidar el gran mercado con Estados

²⁵¹ “Latam la aerolínea más grande de América Latina”, en sección negocios de *CNNExpansión*, 14 de agosto de 2010, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/08/13/lan-tam-latam-aerolinea-cnnexpansion>, consultada el 10 de enero de 2014.

²⁵² “El cielo de América Latina se reacomoda”, en sección negocios de *CNNExpansión*, 21 de agosto de 2010, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/08/21/aerolineas-america-latina-cnnexpansion>, consultada el 10 de enero de 2014.

Unidos, que sin duda, tomará mucho tiempo y requerirá de redoblar esfuerzos para recuperarlo, la pérdida de la participación en esos mercados por la salida de Mexicana de Aviación, son los grandes daños a la aviación nacional, gracias a la falta de previsión de las autoridades que olímpicamente pasaron por alto su obligación de regular, vigilar y supervisar a las aerolíneas nacionales y sus finanzas, negando incluso que esa fuera parte de sus obligaciones.

El rezago en el que se encuentra la aviación nacional, impide tanto la fusión con otras aerolíneas de la región para crecer, así como la recuperación del mercado regional que a Mexicana de Aviación le tomó muchos años consolidar.

Algunos analistas consideran que la aviación mexicana no es eficiente aun, lo que la deja fuera de la competitividad mundial, debido entre varias razones a los altos precios de los boletos, considerados los más caros de la región y al desorden que se vive en la industria, por lo que no entra en la lista de aerolíneas que liderean actualmente el sector aéreo en América Latina.

Replantear seriamente la política aeronáutica, a largo plazo, que genere un sector sustentable, que no represente nuevas amenazas a los inversionistas, ligarla a los diversos sectores vitales de la industria, como lo es el de turismo, que últimamente depende en gran medida de las líneas aéreas extranjeras, pudiendo ser fácilmente atendido por la aviación nacional. Lo que el sector requiere es un marco legal actualizado de la aviación, donde necesariamente debe existir protección estatal, real y no de promesas, como industria comercial generadora de divisas, empleos, imagen y presencia internacional; los empenajes de los aviones son la nación soberana en movimiento por el mundo, esa es la clave para aerolíneas como: British Airways, Air France, Iberia, KLM, American Airlines, Air Canada, etc. que si bien varias de ellas han sido privatizadas no significa que sus gobiernos se desentiendan de su prioritaria obligación de supervisarlas para mantenerlas volando por todo el mundo como señal de su presencia y soberanía...“La aviación mantiene dentro de sus principios y razones de existencia los de soberanía y seguridad nacional. Por ello, muchos países mantienen la política de establecer un límite del 25% de inversión extranjera en las aerolíneas

nacionales, que evita que se pierda el control nacional e impide el cabotaje indirecto por parte de los extranjeros.”²⁵³

Existen varias propuestas al resurgimiento de Mexicana de Aviación, como parte del apoyo que las autoridades están obligadas a llevar a cabo en la aviación; la primera es facilitar el proceso en el que se encuentra la aerolínea y permitir que salga cuanto antes del concurso mercantil, al haber acuerdo entre los acreedores y la empresa, así como inversionistas y cumplir de esa manera con las 4 capacidades que se requieren para su puesta en operación, que son: operativa, administrativa, jurídica y financiera, solo resta esperar la disposición del gobierno federal, recordarle que en la legislación en la materia, se establece claramente que es responsabilidad del gobierno garantizar la continuidad de los servicios aéreos, en el entendido de que más que apoyar a una empresa, se debe tomar en conjunto como un asunto de interés nacional, que afecta al desarrollo económico de la nación, que involucra a la soberanía y la seguridad nacional, frente a tanta competencia de las aerolíneas extranjeras.

En el punto de acuerdo de los diputados, se sostiene que pierde más la nación tanto económica como socialmente al quebrar la aerolínea que al reestructurarla para reiniciar operaciones, y proponen la inversión por parte del gobierno de los 300 millones de dólares, que la empresa requiere para su reestructuración, amparados en el artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, donde se justifica que el gobierno realice una inversión de tal magnitud, no sólo para preservar las fuentes de empleo, sino también para recuperar los préstamos que se otorgaron a dicha aerolínea. Éstas son prácticas políticas realizadas por todos los países cuando se trata de salvar una importante industria, que alude a sus interés nacional, un ejemplo sería Continental airlines que ha sido rescatada por el gobierno de los Estados Unidos al menos tres veces.²⁵⁴

Ya en otras circunstancias se han aprobado medidas similares de apoyo también emergentes, como por ejemplo: La epidemia de la Influenza, en la cual el gobierno

²⁵³ “¿Monopolio, oligopolio o competencia abierta?. Las líneas aéreas nacionales ante la globalización”, *op.cit.*

²⁵⁴ Higuera, Cecilia, *op.cit.*

federal otorgó apoyos específicos; fiscales y financieros a los sectores más perjudicados. Y no sólo se ha brindado apoyo últimamente al sector aéreo, también a otros sectores, por ejemplo:

La patria generosa ha alcanzado para todo menos para retener el patrimonio nacional. Ha alcanzado para un nuevo recinto legislativo, para las campañas políticas, para hacer y recrudescer una guerra impresentable, para apoyar a una armadora de autos de capital estadounidense y crear 400 empleos directos y 1,200 indirectos mediante un financiamiento de 400 millones de dólares en una empresa estadounidense que tiene apoyos millonarios de su propiogobierno. Pero los hipócritas “economistas light” se rasgan las vestiduras de sólo mencionar que un financiamiento de 300 millones de dólares asegura la subsistencia de ocho mil empleos directos y 24 mil indirectos en Mexicana de Aviación. ¿Cuál es el criterio para decir no? Ninguno.

Algo semejante ocurre con Su Casita, financiera a la que el gobierno también apoyará con más de 300 millones de dólares. ¿Por qué FIAT y Su Casita sí y Mexicana no? Misterios del sector discrecional.²⁵⁵

Otro ejemplo es el préstamo del Banco de México al FMI para rescatar a países europeos en crisis, o la condonación de una buena parte de la deuda al gobierno cubano. Hay muchos ejemplos de distintas clases de ayuda que el gobierno ha dado a sectores vulnerables.

Otra propuesta de ayuda a Mexicana de Aviación, es la de apoyar a la empresa con capital mixto, iniciativa privada y gobierno, aunque la experiencia y los malos resultados de este tipo de inversiones no la avalan; también se propone otra modalidad entre gobierno y empleados, donde el compromiso de ambas partes se hace patente, por un lado el gobierno debe cumplir su función de regular y supervisar las finanzas de la empresa dentro de la misma, y por otro lado, los trabajadores como accionistas de la empresa deberán cuidar, fortalecer y desempeñar sus labores para beneficio propio y protección de sus derechos laborales. La última propuesta que desata diversas reacciones en la sociedad, es la requisita, donde el gobierno toma el control de la empresa para sanear sus finanzas y hacerla funcionar para cumplir con su obligación de darle continuidad al servicio y garantizar las vías de comunicación en el país.

²⁵⁵ Avilés, Rosario. “¿Y la patria ordenada y generosa?, *op.cit.*”

En suma, apoyo a la aviación nacional significa primero plantear una nueva política aeronáutica, donde todas las partes involucradas sean consultadas e incluidas sus propuestas, una política congruente con el desarrollo económico del país y con la tendencia mundial de crecimiento regional, la aviación en el sur del continente está cambiando y creciendo sin la presencia significativa y necesaria de Mexicana de Aviación y sus históricas rutas.

La insistencia del regreso de Mexicana de Aviación es por lo apremiante de la situación, y para hacerle frente se requieren empresas con experiencia en el negocio y con una larga trayectoria de seguridad y presencia. Los mismos inversionistas internacionales interesados en Mexicana de Aviación, señalaban en su momento que la decisión de invertir en dicha empresa, obedecía a que Mexicana de Aviación tiene una fuerte presencia a nivel mundial y desde el punto de vista financiero es un proyecto con grandes potencialidades de desarrollo.

El resto de las aerolíneas del continente se están repartiendo el pastel y México continúa con una presencia simbólica, se están definiendo los nuevos “hubs” de la región y la Ciudad de México va a quedar fuera, por la falta de infraestructura aeroportuaria que está demandando la conectividad de la aviación mundial no solo la regional, se dejarán de considerar los servicios aéreos de México, lo que implica hacer a un lado la ventaja competitiva de la posición geográfica, tanto en el transporte aéreo de personas como en la movilización de la carga, por lo que la nueva política aeronáutica requiere pensarse con visión a futuro, modernidad en la industria, actualización constante en tecnología de tráfico aéreo que determinará la rapidez en las operaciones pero con la prioridad de la seguridad aérea, inversiones serias en infraestructura y empresas sólidas de aviación, que sepan trabajar la industria con experiencia y arraigo, supervisión efectiva de las autoridades así como la protección y vigilancia de todos los organismos relacionados al sector, y el componente más importante, de lo que últimamente ha carecido y que suscitó la serie de problemas que hoy vive la industria: La honestidad.

4.3. Nueva política encaminada a la apertura: “cielos abiertos” con posible pérdida de algunas de las libertades del aire

Definitivamente, el peor escenario para la aviación nacional sería una política encaminada a los “cielos abiertos”, que sin duda, representaría la desaparición de esta industria, pues la mayor parte del mercado aéreo pasaría a manos de las grandes compañías extranjeras, quizá se compadezcan y dejen a las aerolíneas nacionales operando pequeños mercados regionales, y después con el tiempo, ir desapareciendo paulatinamente, hasta que casi nadie recuerde que algún día existieron grandes aerolíneas mexicanas, volando por el mundo, de la misma manera que hoy casi nadie sabe que México fabricaba aviones, y como pasa con una buena parte de las industrias, hay muchos ejemplos de productos que antes se producían en México y que hoy sencillamente son importados.

En lo que respecta a la aviación, lo primero será aclarar qué significa una política de “cielos abiertos”, y vale decir que esta tendencia en la aviación se intensificó con la globalización, o más bien, que la globalización viene acompañada de una política de “cielos abiertos” en el transporte aéreo, y consiste en la desregulación del mercado aéreo, liberalizar los derechos de explotación de los servicios aéreos, haciendo a un lado la intervención del Estado y dejarlo a la libre competencia, regularmente también incluye la privatización de las aerolíneas bandera de los países y de casi todos los servicios relacionados con el sector aéreo, como son: los aeropuertos, servicios terrestres, carga, abastecimiento de combustible, subcontratación de empleados, etc. Basados en el supuesto de eficientar la industria, eliminando las restricciones que lo impiden, para adecuarlo a las nuevas condiciones de competitividad de la globalización.

Como se expuso en el punto 1.4.²⁵⁶El Convenio de la aviación civil internacional, mejor conocido como el Convenio de Chicago, de 1944, es el acuerdo internacional que determina las normas jurídicas que regulan el transporte aéreo internacional hasta nuestros días, no contiene regulaciones explícitas de orden comercial, pero sienta las

²⁵⁶*Supra*, pp. 49-55.

bases para la celebración de acuerdos bilaterales o multilaterales a éste respecto, para eso la convención estableció las llamadas 5 libertades del aire, y son los derechos de tránsito y de transporte que los estados conceden a las aeronaves extranjeras o a las nacionales, después se agregarían 4 libertades más en base a la experiencia, es importante remarcar que el Convenio parte del hecho de la absoluta soberanía del Estado sobre su espacio aéreo, por lo que toda negociación de la explotación comercial de los derechos de tráfico aéreo son competencia del Estado, el cual de acuerdo a su interés nacional y como área estratégica de su economía, llevará a cabo convenios bilaterales con cada Estado con quien establezca relaciones comerciales aéreas y pueden ser de dos tipos: El primero sería un convenio basado en la reciprocidad, determinando el número de rutas, frecuencias, tamaño de las aeronaves, tarifas, etc. En el cual los Estados establecen su intercambio comercial de forma equitativa e igualitaria y tratando de adecuarlos a sus circunstancias y características de su desarrollo económico, este tipo de convenios es el que la mayoría de los países han establecido en su transporte aéreo.

El segundo tipo de convenio, es el que se refiere a las negociaciones abiertas, sin restricciones en las rutas, frecuencias, horarios, capacidad de los aviones, tarifas, en suma, liberalizar el mercado del transporte aéreo, eliminando todas las restricciones de cualquier índole, incluyendo las jurídicas o regulaciones propias de cada país que se opongan a esta tendencia liberal, éste es el tipo de convenio conocido como de “cielos abiertos”, y es una postura defendida e impulsada por los países más desarrollados, principalmente por Estados Unidos, ya que se trata de países que cuentan con una industria aeronáutica sólida, consistente y bien desarrollada, con inmensas flotas de aviones, capaces de cubrir la demanda de este tipo de mercados.

De hecho la política de “cielos abiertos” tiene su origen en Estados Unidos, que tiempo después propagó al resto del mundo, pero en realidad son muy pocos países los que la han adoptado en sus relaciones comerciales de transportación aérea. Fue a partir de los años 70’s, que Estados Unidos llevó a cabo la desregulación de su mercado de aviación, comenzando con los servicios terrestres de la industria aérea, con la

privatización de las aerolíneas, aeropuertos y los servicios de carga, de esa forma comenzó su transformación, la crisis económica por la que atravesó ese país, provocó una caída en la demanda de servicio, que representaron pérdidas para las aerolíneas, así como la creciente competencia de los vuelos “*charters*”, saturación en las principales rutas y los elevados costos de operación, llevó a proponer la desregulación del mercado, que primero se llevó a cabo en los servicios de carga para después aplicarla al servicio de pasajeros, se fueron eliminando las restricciones del modelo regulador para dejarlo a la libre competencia, donde una de las primeras consecuencias fue la quiebra de algunas aerolíneas, sobre todo las antiguas, y el mercado se fue concentrando en tres tipos de aerolíneas: las charteras, las regionales y las nuevas aerolíneas surgidas con el nuevo modelo de mercado propuesto, que llegaban con innovadores estilos de dirección, enfocados a férreas competencias, que tiempo después generarían a su vez, un nuevo tipo de aerolíneas llamadas “*low cost*”, o de “bajo costo”.

Otra de las consecuencias de esta liberalización del mercado de la aviación en Estados Unidos, fue la reducción de las condiciones laborales, con bajos salarios y en general, una degradación laboral, en evidente oposición a las mejoras laborales que el antiguo modelo regulador había logrado en cuanto a condiciones laborales y salariales.

El nuevo modelo requirió de la creación de una nueva red de rutas y de la generación de nuevos tipos de mercados, impulsados por las bajas tarifas que la competencia entre las aerolíneas había creado, aquí es importante resaltar la capacidad económica de la población estadounidense y el poder adquisitivo de su moneda, lo que provocó una demanda de servicios aéreos creciente y dinámica, creando unas rutas más atractivas que otras, en las que se incrementaron diversos servicios de acuerdo al horario, clases y precios, y que concentraron la mayor cantidad de vuelos, en contraparte con los mercados menos rentables, a los cuales se les restaron, frecuencias y servicios, debido a esto surgieron rutas más caras, sobre todo de corto alcance y sin gran competencia,

se calcula que la cuarta parte del mercado en la aviación de Estados Unidos vive esta situación.²⁵⁷

El cambio de modelo en el mercado de la aviación en Estados Unidos sufrió un cambio radical que lo hizo crecer considerablemente, tomando en cuenta sus particularidades económicas, lo que lo llevó a buscar su expansión a nivel mundial, poco tiempo después ya habían logrado convenios de “cielos abiertos” con algunos países, especialmente con países con flotas pequeñas o con una industria aeronáutica con poca presencia y dependientes de la conectividad de las aerolíneas extranjeras.

Las últimas dos décadas del siglo pasado, fueron la consolidación de este nuevo modelo propuesto por Estados Unidos al mundo, y en 2001, suscribió el Acuerdo Multilateral para la Liberación del Transporte Aéreo Internacional, (MALIAT), (Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation), que fue firmado por 5 países: Brunei, Chile, Nueva Zelanda, Singapur y Estados Unidos. Resulta muy interesante darle seguimiento a la aplicación práctica de este acuerdo y analizar cuáles han sido sus resultados. Así como con otros acuerdos regionales de que tienden hacia negociaciones en bloques o regiones:

La integración regional ha dado lugar a una nueva normativa aeronáutica, ejemplo: La comunitaria de la -Unión Europea-, y los acuerdos regionales en América, ejemplo: Subregional Andino -Acuerdo de Cartagena-, o el -Acuerdo de Fortaleza de 1996-.

Se está produciendo un cambio en la negociación sobre los acuerdos relacionados con la explotación de los servicios aéreos, ya que se va hacia una negociación en bloque de los derechos aerocomerciales por parte de las distintas regiones, y el bilateralismo ya no será entre estados sino entre regiones”²⁵⁸

En lo que se refiere a la negociación que Estados Unidos llevó a cabo con Europa, inicia en 1992, cuando firma el primer acuerdo de “cielos abiertos” con los Países Bajos, lo que significó la entrada de este modelo al continente europeo, quienes después de

²⁵⁷ Martín, Pablo y Vicente, Martín. “Cielos abiertos Unión Europea-Estados Unidos: una nueva era en la aviación mundial”, en *Revista Económica*, Río de Janeiro, v 12, n 2, pp. 43-70, diciembre de 2010, en http://www.proppi.uff.br/revistaeconomica/sites/default/files/Pablo_Martin.pdf, consultada el 10 de enero de 2014.

²⁵⁸ “El espacio aéreo y su régimen jurídico”, *op.cit.*

muchos años y largas negociaciones se convirtieron en su actual promotor. Ese primer acuerdo con los Países Bajos presentó muchas objeciones por parte del resto de los países de la Comunidad Europea, quienes habían iniciado ya su propio plan liberalizador del transporte aéreo, pero con muchas más complejidades que Estados Unidos, por su constitución en diversos Estados-Nación, con idiomas, culturas, costumbres, economías y políticas muy diferentes.

Se considera que fue menos radical que el modelo de Estados Unidos, apegándose a sus necesidades, sobre todo geográficas, donde algunos países concentran mayor tráfico aéreo que otros, se crearon esquemas de desarrollo propios, aparecen también nuevas compañías aéreas de bajo costo, siguiendo el ejemplo de Estados Unidos, aerolíneas regionales que se beneficiaron del proceso de liberalización, ya que se crearon aeropuertos secundarios pero cercanos a grandes ciudades, en los cuales daban servicio estas aerolíneas, con equipos pequeños a precios económicos por los bajos costos de operación. La creciente demanda generó nuevos problemas de infraestructura aérea, por las repercusiones que esto representaba, como era la congestión del tráfico aéreo, la contaminación y problemas de seguridad aérea, por lo que la Comisión Europea propuso en el año 2000 un conjunto de iniciativas encaminadas a la regulación del tránsito aéreo, que denominó "Cielo Único Europeo", que fue aprobado en 2004 y que regula de manera conjunta, la organización, utilización y la prestación del servicio aéreo en el cielo único europeo. Eso los llevó a constituir un mercado interior aéreo pensando como comunidad europea y no de manera aislada.

Mientras tanto Estados Unidos siguió negociando con cada uno de los países europeos en busca de la firma de nuevos convenios de cielos abiertos, lo que le representó a la larga, ventajas a las aerolíneas estadounidenses sobre las europeas, al estar imposibilitadas a volar a Estados Unidos como Comunidad Europea, mientras las aerolíneas de Estados Unidos podían realizar servicios de cabotaje dentro de la Unión Europea, las aerolíneas de los países miembros de la Unión Europea no lo podían hacer debido a que Estados Unidos sólo reconocía a las compañías del país no de la Comunidad Europea. La evidente desigualdad que se generó en el mercado aéreo

entre Estados Unidos y Europa, los llevaron a una serie de negociaciones como Comunidad Europea que iniciaron en 2003, en la que los europeos proponen sustituir los 21 acuerdos bilaterales con Estados Unidos por un “Acuerdo Aéreo Transatlántico Global”, donde las aerolíneas de ambas partes puedan llevar a cabo operaciones de transporte aéreo en condiciones equitativas y sin restricciones. Con esto los países europeos trataban de subsanar las ventajas que las aerolíneas de Estados Unidos habían logrado en Europa, los acuerdos fueron planteados en tres fases encaminadas a la integración de un gran mercado de transporte aéreo entre la Comunidad Europea y Estados Unidos, donde se concentra el 60 % del tráfico mundial de pasajeros y el 70% de la carga mundial.

En 2007, después de largas negociaciones y a casi 4 años de haberlas iniciado, se firmó la aplicación provisional del acuerdo entre la Comunidad Europea y Estados Unidos. El acuerdo llegó a su segunda fase, evaluando los resultados y acelerando el proceso unificador, el cual les brindó crecimiento a las dos regiones y continúan eliminando restricciones que afecten las operaciones aéreas y facilitando los viajes de los pasajeros, la segunda fase inició en 2008, destinada al logro del objetivo de la creación de un espacio aéreo sin fronteras entre la Unión Europea y Estados Unidos, en el que las inversiones fluyan libremente y sin restricciones aéreas, incluidos los mercados interiores de ambas partes. Aunque aún existen objeciones sobre todo de la parte europea, pues Estados Unidos se resiste a soltar el control y la propiedad de sus aerolíneas a inversionistas europeos, así como lo relacionado a la contaminación, ya que Estados Unidos mantiene una postura contraria al Protocolo de Kioto, y aunque todo lo relacionado al cuidado del medio ambiente en el transporte aéreo internacional está fuera del Protocolo de Kioto, las emisiones de gases de los vuelos domésticos sí lo están. Actualmente están trabajando en eso.

El proceso se encuentra en un momento definitorio y con la confianza de llegar a un acuerdo final, que se visualiza como el inicio de un mercado aéreo mundial que influiría en otras regiones del mundo. Pero condicionado a que ambas partes logren sus objetivos de lo contrario cualquier país de la Unión Europea podría suspender

automáticamente partes del acuerdo de cielos abiertos” con solo notificarlo a la Comisión.²⁵⁹

La importancia de una política aérea de “cielos abiertos” queda de manifiesto en la exposición anterior, la forma en que los países de las principales economías del mundo llevan a cabo las negociaciones por años, para su implementación y la posible firma de un acuerdo final, que de todas formas no significa su aceptación tácita, sino que los deja en libertad de abandonarlo si no se logran los objetivos.

En la actualidad la mayor parte de los países siguen negociando convenios bilaterales de reciprocidad, Japón y China son un ejemplo de países con economías fuertes que prefieren este tipo de convenios, aunque existen también países con economías emergentes proclives a la negociación de convenios de “cielos abiertos” como por ejemplo: India, e incluso quienes ya han firmado estos convenios con Estados Unidos, como son: Brasil con aplicación a partir del 2015,²⁶⁰ y recientemente Colombia.²⁶¹

La postura que el gobierno mexicano y las autoridades de la aviación han respaldado, es el de la permanencia de los acuerdos bilaterales de reciprocidad y para eso ha establecido acuerdos con varios países, para el sostenimiento de las relaciones comerciales con ellos a través del transporte aéreo, siendo Estados Unidos con quien México tiene el principal acuerdo debido al volumen de pasajeros y carga en el intercambio comercial entre ambos países.

En el sexenio pasado hubo declaraciones de diversos funcionarios públicos contrarios al mantenimiento de esta postura en la aviación nacional, y abiertamente expresaron, que lo mejor para el país y su industria de aviación era empezar a cambiar los

²⁵⁹ *Idem.*

²⁶⁰ “Brasil y Estados Unidos firman un acuerdo de “cielos abiertos”, 05 de diciembre de 2010, en http://economia.terra.com.co/noticias/noticia.aspx?idNoticia=201012051156_EFE_15660276, consultada el 10 de enero de 2014.

²⁶¹ “Santos destacó acuerdo de cielos abiertos entre Colombia y EEUU”. 12 de mayo de 2011, en <http://www.elespectador.com/economia/articulo-269340-santos-destaco-acuerdo-de-cielos-abiertos-entre-colombia-y-eeuu>, consultada el 10 de enero de 2014.

convenios bilaterales de reciprocidad por convenios de “cielos abiertos”, incluso fue expresada en su momento por los dos últimos ex-presidentes del país, amparados en la creencia de que abrir los cielos provocará una libre competencia entre las aerolíneas nacionales y las extranjeras, que eso redundará en precios más bajos para los usuarios del transporte aéreo, también afirman que esto va a traer más visitantes al país, lo que significará más entrada de divisas, obviamente, ninguno de los dos argumentos garantiza que esto va a suceder.

La salida de Mexicana de Aviación contribuyó a que se multiplicaran las voces que piden la liberalización del mercado aéreo nacional para cubrir la falta de esta aerolínea y la demanda de asientos, esto lo único que reflejó fue la ausencia de una autoridad en la aviación, fuera de sincronía, incluso entre los mismos funcionarios públicos, pues mientras un presidente un día declaraba que impulsaría una política de “cielos abiertos”, como lo hizo Felipe Calderón H., poniendo como pretexto al turismo,²⁶² al otro día el secretario de comunicaciones y transportes, declaró que México busca mayor conectividad sin una política de “cielos abiertos”, sólo para estimular el flujo de pasajeros hacia los principales centros turísticos del país.²⁶³

La postura tradicional de los convenios bilaterales en reciprocidad ha sido la manera en que México ha protegido su interés nacional, que incluye salvaguardar su soberanía y garantizar su seguridad nacional, ante las desventajas y desigualdades que representan para la aviación nacional los convenios de “cielos abiertos”. Esta por demás decir los daños a la industria de la aviación en general, no solo a las aerolíneas, pues las aerolíneas extranjeras aplican políticas muy agresivas que ninguna de las aerolíneas nacionales podría resistir, la competencia sería desleal, además de la asimetría entre las industrias aéreas de países como Estados Unidos, Canadá, Inglaterra, La comunidad Europea, etc. y México, así como el tamaño de sus flotas, y se ahondaría el conflicto laboral del sector ya de por sí preocupante en todos los sentidos.

²⁶² “Promete Calderón impulsar una política de cielo abierto”, en *La Razón*, 28 de septiembre de 2011, en <http://www.razon.com.mx/spip.php?article93217>, consultada el 07 de enero de 2014.

²⁶³ Guadarrama, José de J. y Atzayaelh Torres. “Más conexión, sin abrir cielos; descartan quinta libertad”, en *Excelsior*, 29 de septiembre de 2011, en <http://www.excelsior.com.mx/node/771449>, consultada el 07 de enero de 2014.

“Los actuales convenios bilaterales, le dan a las aerolíneas extranjeras, tal flexibilidad que del 85% del mercado desde y hacia México que ya poseen hoy en día, podrían incrementarlo hasta –incluso- hacer casi desaparecer nuestras aerolíneas”.²⁶⁴

Los países con quien menos conviene una política de “cielos abiertos” son los más interesados, a mediados de 2012, aerolíneas extranjeras, principalmente de Estados Unidos y Canadá, manifestaron su interés de que en México se implementara una política de este tipo, con lo que según ellos habría más beneficios para los usuarios al poder transitar de una manera más fluida, el director de Air Canada en México dijo que ya había negociaciones entre los gobiernos de Canadá y México para alcanzar el objetivo de una política de “cielos abiertos” entre ambos países, por su parte los representantes en México de aerolíneas de Estados Unidos como: United Airlines y US Airways, insistieron en que es recomendable tener cielos abiertos, ya que los más beneficiados serían los pasajeros.²⁶⁵

La noticia más reciente al respecto, es que finalmente las autoridades aeronáuticas de México y Canadá, llegaron a un acuerdo de política de “cielos abiertos” entre ambos países, con la actualización del convenio bilateral que regía desde 1961 y que será sustituido por el nuevo convenio de “cielos abiertos”, con un nuevo marco normativo, que buscará incrementar el tráfico aéreo y elevar el desarrollo bilateral de sectores estratégicos como el turístico.²⁶⁶

Y precisamente con la suspensión de los vuelos de Mexicana de Aviación a Canadá, hubo intentos desde 2011 de cambios a los convenios bilaterales entre México y Canadá, pero el Senado llamó a comparecer al entonces director de la DGAC, Héctor González Weeks, para que explicara las razones por las que había suscrito un convenio de “cielos abiertos” con Canadá, sin informar a la Cámara de Senadores y sin la

²⁶⁴ Hernández, Feliciano. “México, sin plan de vuelo”, en *Sin embargo.mx*, 30 de agosto de 2012, en <http://www.sinembargo.mx/30-08-2012/349165>, consultada el 07 de enero de 2014.

²⁶⁵ “Estarían aerolíneas extranjeras a favor de política de cielos abiertos”, en *El siglo de Torreón. Com.mx*, 17 de julio de 2012, en <http://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/765251.estarian-aerolineas-extranjeras-a-favor-de-politica-de-cielos-abiertos.html>, consultada el 07 de enero de 2014.

²⁶⁶ “Cielos abiertos entre México y Canadá”, en *24 Horas*, *Arena Pública*, 31 de enero de 2014, en <http://www.24horas.mx/cielos-abiertos-entre-mexico-y-canada/>, consultada el 31 de enero de 2014.

ratificación de la misma, amparados en la Constitución y como dictan las leyes, por lo que el convenio no tuvo aplicación práctica.²⁶⁷

En la nota periodística donde se afirma que ya se negoció el nuevo convenio con Canadá, no dice ni quién lo negoció, ni qué autoridades del sector estén involucradas en dichas negociaciones, tampoco informa si las cámaras ya lo ratificaron, por lo que se debe tomar con reserva la información, pero sin dejar de contemplar una posible efectividad, lo que representaría nuevamente una innovadora forma de “darle la vuelta” a los derechos de propiedad que Mexicana de Aviación tiene sobre las rutas a Canadá, para beneficio de las nuevas aerolíneas nacionales que actualmente hacen usufructo de ellas, y que con la venia de gobiernos extranjeros se pueden aprobar nuevos convenios de este tipo, y en perjuicio de la aviación nacional.

Ya en su momento un director de la DGAC, en 2006, advirtió de los serios peligros que sería para la industria aérea nacional un acuerdo de “cielos abiertos” con Estados Unidos, porque simple y sencillamente no hay reciprocidad, ni equivalencia en los mercados.

Lo de “cielos abiertos es una política que no aceptamos, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Dirección General de Aeronáutica Civil rechazan”, apunta Gilberto López Meyer, titular del organismo, en entrevista con un medio especializado en temas del sector en Latinoamericana.

El funcionario recuerda que Estados Unidos “ha impuesto sus negociaciones bajo el concepto de que en las relaciones aéreas con otros países, en especial con América Latina y nuestra nación, no exista ningún tipo de restricción para que sus aviones vuelen cuando quieran, con la frecuencia que gusten y los horarios que deseen, sin ninguna restricción”.

Empero, López Meyer puntualiza: “Cuando uno le dice a Estados Unidos “me gustaría volar entre Los Ángeles y Nueva York”, de inmediato responden que ahí no hay cielos abiertos. Eso es para nosotros.”²⁶⁸

²⁶⁷ Ballinas, Víctor y Andrea Becerril. “Cita Senado a comparecer al titular de Aeronáutica”, En *La Jornada*, economía, 09 de septiembre de 2011, en <http://www.jornada.unam.mx/2011/09/09/economia/026n3eco>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

²⁶⁸ “México no negociará con EU la política de “cielos abiertos”, en *La Jornada*, política, 29 de julio de 2006, en <http://www.jornada.unam.mx/2006/07/29/index.php?section=politica&article=018n2pol>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

El funcionario finaliza diciendo que el acuerdo bilateral es cuestión de sobrevivencia para la industria aérea nacional.

En contraposición, los funcionarios que defienden la política de “cielos abiertos”, sobre todo del sector turístico, lo hacen con el único argumento de traer un mayor número de turistas al país, dicen que existen rutas que no están explotadas al máximo, pero el presidente de la CANAERO, (Cámara Nacional de Aerotransporte), Abraham Zamora, en septiembre de 2011, afirmaba que México ya cuenta con diversos convenios bilaterales de reciprocidad con casi todas las regiones del mundo, por lo que las aerolíneas pueden llegar desde cualquier parte, no es cuestión de demanda de turismo, pues si lo hubiera, las aerolíneas estarían volando con más frecuencia al país, advirtió además del peligro de perder la quinta libertad, con la firma de nuevos convenios de “cielos abiertos” con otros países.

Se mencionó que la regla de la reciprocidad sería eliminada para traer turismo. Esto significa que si una empresa china o rusa quiere llegar a México, se le permitiría cargar personas, productos, correo, etc., en naciones como Estados Unidos o Canadá, lo que sí pegaría a las empresas nacionales. Sería una competencia desleal, pues estas naciones no permiten que hagamos lo mismo, por eso se vuela directo, sin escalas internacionales”, explicó.

A esto, dijo, es lo que se le llama la Quinta Libertad, lo cual no aceptarían que se eliminara sólo para traer un turismo que no existe en la demanda.²⁶⁹

Cabe recordar que la preciada quinta libertad significa el mercado cautivo de cada país en el transporte aéreo internacional, de ahí su importancia y derecho de explotarlo para su beneficio, al igual que el cabotaje. Sin embargo, es sabido que México ha negociado y otorgado la quinta libertad sin obtener mayores ventajas.²⁷⁰

El especialista en la materia Enrique M. Loaeza dice que la quinta libertad es la de mayor dificultad y su negociación es difícil, pues es incidir en el mercado de pasajeros de un Estado, el cual considera como propio. Es una situación injusta la política de “cielos abiertos”, pues dice que los Estados menos desarrollados no estarán en

²⁶⁹ Guadarrama, José de J. y Atzayaelh Torres., *op.cit.*

²⁷⁰ “¿Monopolio, oligopolio o competencia abierta?. Las líneas aéreas nacionales ante la globalización”, *op.cit.*

posibilidades de operar determinadas rutas e intercambiar derechos de tráfico como lo pueden hacer los países más desarrollados.²⁷¹

Para la periodista Rosario Avilés, sería un error que, por desconocimiento de algunos funcionarios públicos de lo que significa “abrir los cielos”, se perjudique a la industria, pues: “De crearse una política como la que se mencionó, es como dar nuestro espacio aéreo, el cual es muy valorado por su situación geográfica y fronteras con Estados Unidos y naciones de Centroamérica, sin nada a cambio. Sería cometer un error dar unilateralmente el beneficio, sin reciprocidad.”²⁷²

Al parecer, existe confusión entre los funcionarios de lo que significa un convenio de “cielos abiertos”, como se detalló al inicio de este punto, significa liberalizar –sin restricciones–, el mercado del transporte aéreo; ya el ex secretario de comunicaciones y transportes del sexenio pasado, Pérez Jácome, lo señalaba de la siguiente manera: “El país solo busca tener una mayor conectividad aérea, ya que se cuenta con la infraestructura”. Y agregó que: “La política de cielos abiertos se maneja con diferentes criterios, en este caso no estamos hablando de otorgar las quintas libertades o cabotaje interno, estamos buscando tener una política de mayor conectividad que permita prioritariamente lograr que haya más vuelos y frecuencias a los destinos turísticos”.²⁷³

El ex secretario planteaba un nuevo tipo de convenio de “cielos abiertos”; algo así como, un convenio “light”, a modo, de acuerdo a las necesidades de conectividad del país, que en la práctica, con el conflicto de Mexicana de Aviación, sí se aplicó como medida contingente, ante la necesidad de traer turistas a las principales zonas turísticas del país. El gobierno federal prefirió este nuevo tipo de negociación con las aerolíneas extranjeras que propiciar el regreso de Mexicana de Aviación, haciendo a un lado la trayectoria de la aerolínea y en la creencia que el país no tenía la capacidad para llevar a cabo esa tarea.

²⁷¹ Loaeza, Enrique M., *op.cit.*, p. 410.

²⁷² Guadarrama, José de J. y Atzayaeh Torres., *op.cit.*

²⁷³ “No habrá cielos abiertos en México: SCT”, en *El Economista*, 28 de septiembre de 2011, en <http://eleconomista.com.mx/industrias/2011/09/28/no-habra-cielos-abiertos-mexico-sct>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

CONCLUSIONES

En base a la investigación realizada y partiendo del sustento teórico y conceptual de la soberanía y la seguridad nacional primero, para inmediatamente después relacionarlas al espacio aéreo nacional, desde la perspectiva actual de la teoría de la globalización, de donde parte el análisis central de la tesis, pues es precisamente debido al fenómeno de la globalización donde se origina el conflicto de Mexicana de Aviación, habría que distinguir, por un lado, los malos manejos financieros internos que tuvo la última administración de la compañía y que finalmente fueron la causa de su quebranto económico-financiero, que provocó la suspensión de sus operaciones. A partir de ese momento, comienza el entramado proceso político en el que se tiene a la compañía, aunado y bajo el amparo legal de un concurso mercantil, que da pie a toda la red de situaciones reales y ficticias del conflicto, con escenarios patéticos que en algunas ocasiones rayan en lo ridículo, y donde no se descarta la posibilidad de un fraude orquestado desde el poder, por lo que la reciente declaración de quiebra de la juez encargada sólo contribuye a mantener en el congelador por más tiempo el conflicto y dar paso a la segunda temporada, ya que la declaración de quiebra es a todas luces ilegal y los sindicatos han impugnado la decisión del pretendido órgano de justicia, pues de nuevo hay evidencia de un manejo político en el proceso de liquidación con el regateo y ocultamiento de sus bienes.

La distinción del manejo del conflicto de Mexicana de Aviación radica fundamentalmente en que se trata de una concesión federal y de prioridad para las comunicaciones aéreas del país, bajo la completa responsabilidad del Estado soberano, en teoría. Ello lleva a plantear la pregunta de investigación de la presente tesis, de si se vulneró la soberanía del espacio aéreo y la seguridad nacional en el conflicto de Mexicana de Aviación, al privilegiar el ingreso de aerolíneas extranjeras al país, en perjuicio de las aerolíneas nacionales, y con el objetivo de preparar una política de cielos abiertos.

A la luz de las teorías clásicas, la soberanía, como atributo del Estado-nación, le da la potestad de actuar libremente a favor del interés nacional, para su fortalecimiento, con plena autonomía y libertad de dominio exclusivo de su territorio y con total jurisdicción.

Para los teóricos clásicos de la soberanía, un Estado simple y sencillamente es o no es soberano, no existen posturas intermedias; quienes la definen como un poder absoluto e independiente, y sus diferencias radican en tanto quién detenta ese poder y determinados por el entorno histórico que les toca vivir, van desde Jean Bodin, quien es el primero en estudiarla y dice que si se trata de un Estado democrático, la soberanía es del pueblo; pero si hablamos de una monarquía, ésta recae en el monarca; más tarde Johannes Althusius, dice que la soberanía reside en el pueblo, independientemente del tipo de Estado.

Para el inglés Thomas Hobbes, la soberanía reside en el rey, pero no se trata de un poder divino, sino que los hombres se lo dan, de tal forma que si deponen a un rey, toma lo que le corresponde, lo que es suyo; para Jean Jacques Rousseau, la soberanía reside en el pueblo y éste establece un contrato para su bien común con el cuerpo político.

De esta forma se concibe a la soberanía, la cual va evolucionando a lo largo de la historia, junto con la consolidación de los Estados-nación y la desaparición de los grandes imperios, siempre considerándolo como el actor fundamental, pleno de soberanía. Pero es a partir de la Segunda Guerra Mundial cuando comienzan a replantearse las relaciones internacionales, con un mundo bipolar surgido al término de la guerra, con Estados fortalecidos y soberanos.

Más adelante, se pasa al fin de la Guerra Fría, y es cuando surge el fenómeno de la globalización, en la cual se va a privilegiar al comercio sobre la política, para ir haciendo a un lado al Estado-nación y restringiendo su soberanía. De esa forma, comienza el debate sobre la permanencia del Estado-nación y su soberanía en la globalización, ya que ésta precisa de una total libertad de acción.

Se genera un mundo interdependiente regido por el comercio, que involucra a la humanidad entera, sin importar diferencias culturales, económicas, políticas, idiomas, etc. Es una vasta red comercial que trasciende las fronteras nacionales, que va desde la producción, financiamiento, distribución y venta de toda clase de productos y servicios, pero basado en los avances tecnológicos de todas las industrias y en especial en las telecomunicaciones, con las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC's).

En estas nuevas relaciones internacionales, surgen nuevos actores, principalmente los relacionados directamente con el comercio, como son las empresas transnacionales, que son las que demandan la mayor liberalización del comercio, la desregulación de los mercados y la total apertura de los Estados, para la movilización de productos y flujos financieros con la mayor rapidez posible. También surgen los organismos internacionales que respaldan su funcionamiento, como son: el Banco Mundial, (BM), el Fondo Monetario Internacional, (FMI), La Organización Mundial de Comercio, (OMC), etc., así como los relacionados con los derechos humanos, como: las ONG's y la Corte Penal Internacional.

Este nuevo sistema económico mundial generó un importante crecimiento en el comercio, donde no todos los países evolucionaron igual, generando una brecha entre países ricos y pobres, ya que las asimetrías de sus economías propiciaron la desigualdad, aunque también hubo crecimiento económico en diversos países y regiones enteras, como por ejemplo los países asiáticos, quienes aprovecharon las oportunidades de la globalización, siendo sin duda el mejor ejemplo China, que pasó gradualmente de una economía socialista a una de consumo, o capitalista, aún no plenamente reconocida como tal; otro ejemplo, es la apertura de Rusia al comercio internacional y de todo el bloque de países socialistas del este europeo, que sólo comerciaban entre sí y que se incorporaron al nuevo sistema económico, mostrando su crecimiento.

Los detractores de la globalización dicen que, si bien el auge comercial de los últimos años ha beneficiado el desarrollo y crecimiento económico de algunos países, también

ha generado situaciones de pobreza y explotación extrema en otros, ya que este fenómeno comercial favoreció la especulación financiera de grandes capitales, que debido a la nula vigilancia de la aplicación de estas inversiones en países subdesarrollados, generaron graves crisis financieras mundiales, donde el costo final recayó precisamente en estos países. Además, recalcan que la globalización ha favorecido más a los países desarrollados, debido al intercambio desigual, creando lo que Octavio Ianni define como las áreas centrales, beneficiarias de la acumulación del capital, por sus economías con una infraestructura industrializada y las áreas periféricas, proveedoras de materia prima y mano de obra, por su falta de industrialización y en constante desventaja.

La crítica más importante es la que habla del desgaste al que se somete al Estado-nación, ante las demandas de la globalización, como por ejemplo, las medidas económicas que se imponen a los países subdesarrollados, a través de los organismos encargados para ello, como el BM y el FMI, y que amenaza la soberanía de los Estados-nación, lo que llevó a replantear el concepto de soberanía y la forma en la que se enfrenta a la globalización, donde el planteamiento de los nuevos teóricos de la soberanía tiene diferentes posturas: están los que afirman que la soberanía tiende a desaparecer; o los que defienden el extremo contrario, y dicen, que dentro de la globalización, el Estado deberá emerger con plena soberanía, para controlar al mercado, pues éste es autodestructivo si no hay entidades fuertes que lo regulen; pero existe la postura que dice que la soberanía sólo se está transformando, para adaptarse a las demandas de la globalización, que la restringe pero no la elimina, se adapta, evoluciona, pero en esencia permanece, en mayor o menor medida, dependiendo del poder, riqueza y autonomía de cada Estado.

El Estado, entre sus principios soberanos, tiene el de la integridad territorial para garantizarle su permanencia y seguridad nacional, que al igual que la soberanía ha evolucionado, a lo largo de la historia, dejando de percibirse a la seguridad nacional únicamente desde la concepción militarista de salvaguardar el territorio nacional de

posibles amenazas externas, para adaptarse a las nuevas demandas de seguridad surgidas, sobre todo en la globalización.

Las nuevas amenazas a las que se somete hoy en día a los Estados-nación son de muy diversa índole, debido a la multiplicidad de nuevos actores y a la diversidad de temas que se presentan. Pero aunque el escenario internacional ha cambiado, el Estado sigue siendo el principal actor-objeto de seguridad y el tema militar sigue siendo prioritario en las agendas de seguridad nacional de los Estados.

Existen nuevos modelos de seguridad, basados principalmente en el desarrollo y la cooperación internacional, como son: Seguridad Global, Seguridad Humana, Seguridad democrática, Seguridad Sostenible, Seguridad Regional, etc., para hacer frente a las nuevas amenazas a la seguridad nacional, como son: el terrorismo, narcotráfico, medio ambiente, pobreza, trata de personas, etc.

Partiendo de la definición de seguridad nacional como: “La capacidad de un Estado-nación para defender sus intereses nacionales entendidos fundamentalmente como la integridad territorial y la soberanía política”, se tiene que un Estado debe defender sus intereses nacionales en el sistema internacional, incluso con la fuerza, que en la actualidad esa fuerza se transforma en diálogo, negociación, diplomacia y con la fuerza del derecho, todo esto en función de asegurar su desarrollo nacional y brindarle seguridad a sus ciudadanos.

Desde Thomas Hobbes ya se establece que la obligación del Estado, en cuanto a la seguridad nacional, no es sólo proteger al individuo, garantizándole la existencia física y protegerlo de las amenazas externas, sino también el brindarle una estabilidad social y calidad de vida.

Hugo Grocio, por su parte, ya vislumbra como motivo de inseguridad mundial al comercio internacional, si los Estados no se someten a los imperativos de la moralidad y el derecho, para el mantenimiento de un orden en las relaciones internacionales, inicialmente planteada por Emmanuel Kant.

Después, la escuela realista viene a retomar la visión clásica militarista de la seguridad nacional, con la idea del Poder, pues se considera al mundo en anarquía, donde los Estados luchan por sus intereses, y para garantizar una posición de poder, el Estado requiere de un poderío militar que le brindará seguridad, librándolo de amenazas y asegurándole el bienestar a su población.

El concepto de seguridad nacional cambió en el periodo de la posguerra fría, para adaptarse al proceso de globalización; nuevas relaciones surgieron entre las naciones, que las hizo interdependientes unas de otras, debido al comercio. Surge así la teoría de la interdependencia, para tratar de explicar la nueva realidad mundial.

Debido a la diversidad de temas y actores surgidos en la globalización, los Estados tuvieron que priorizar su política de Seguridad Nacional, ya que éstos no deben ser tratados de la misma manera. De ahí la importancia de la agenda de Seguridad Nacional y para que el Estado pueda instrumentar su política de Seguridad Nacional, cuyo objetivo debe ser: preservar el interés de la nación en torno a la integridad del Estado y proteger su seguridad ante las amenazas externas. Actualmente, y en medio de la globalización, las amenazas son de carácter económico, principalmente; y para garantizar su soberanía, el desarrollo y el bienestar de su población.

Queda claro que, en la definición de su política de Seguridad Nacional, cada Estado plasma sus objetivos como nación, hacia lo cual debe dirigirse, pues de éstos depende su desarrollo; esto le asegurará a su población vivir en condiciones de prosperidad constante y aminorar las amenazas, pues la Seguridad Nacional es, ante todo, progreso económico y social, ya que actualmente la mayoría de las amenazas provienen del atraso económico.

El Estado debe ponderar los temas a priorizar en su agenda de Seguridad Nacional y evaluar hasta donde dichos temas no vulneran su soberanía, considerando su desempeño en el ámbito internacional, ante las nuevas demandas que la globalización impone a los Estados.

En el caso concreto del espacio aéreo y su uso, su soberanía consiste, primero, en garantizar su seguridad básica de posibles amenazas y la defensa de su territorio, después, proteger su usufructo legítimo para beneficio de su población en la explotación comercial, garantizada en la Constitución Nacional y en las leyes internacionales, siendo la más importante la reglamentación del espacio aéreo, surgida en la Convención de Aviación Civil de 1944, llevada a cabo en la ciudad de Chicago, Estados Unidos, y de ahí el nombre con el que es conocido, como el “Convenio de Chicago”, en el que queda establecido la soberanía plena y exclusiva de los Estados sobre su espacio aéreo, además de aportaciones muy importantes como la creación del organismo internacional que regula la aviación civil hasta nuestros días, la OACI, a la que pertenecen la mayoría de los países, que entre sus objetivos tiene el de lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional; satisfacer las necesidades de los pueblos respecto a un transporte aéreo, seguro, regular, eficaz y económico; evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva; asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional; y en general promover el desarrollo de la aeronáutica civil internacional.

Para garantizar esa explotación equitativa que los Estados tienen consagrado como su derecho en dicho Convenio, establecieron las cinco libertades del aire, donde las dos primeras son los derechos de tránsito inofensivo, o técnicos, y que fueron ratificados por la mayoría de los Estados; las tres restantes, son de carácter comercial, y se dejaron para ser negociadas en acuerdos bilaterales y basados en la reciprocidad. Después se agregarían cuatro libertades más, en base a la experiencia y la doctrina.

Varios fueron los debates que se llevaron a cabo en la Convención de Chicago: el primero fue para establecer el régimen jurídico que debería aplicarse en el espacio aéreo, por lo que se tuvo que determinar los límites de éste, siendo motivo de intensos debates y que aun hoy en día no existe, pero que doctrinariamente se han establecido en base a criterios técnicos y científicos. La importancia de la limitación surge de la

aplicación del régimen jurídico, siendo para el espacio aéreo el principio de soberanía y regido por el derecho aeronáutico, y para el espacio ultraterrestre se adoptó el principio de libertad y regido por el derecho espacial.

El Convenio de Chicago se convirtió en la máxima reglamentación de la aviación civil a nivel mundial, hasta nuestros días, aunque sólo se refiere a las aeronaves civiles; de ninguna manera aplica para las aeronaves militares, de policía o aduanas. Ha tenido varias enmiendas, con base en hechos sucedidos posteriores a su adopción, sobre todo en materia de seguridad aérea.

México forma parte de la OACI desde 1946, cuando ratificó el convenio. En México, todo lo relacionado con la aviación civil es responsabilidad de la SCT que, mediante la DGAC, regula todas las actividades aeronáuticas del país, apegada a lo que dicta la Ley de Aviación Civil, que establece las normas generales y específicas para que las actividades aéreas se desarrollen de manera legal en nuestro país.

Una política de aviación debe responder al interés nacional, como elemento de la seguridad nacional, salvaguardando la soberanía del espacio aéreo nacional de amenazas de cualquier índole, incluyendo las amenazas económicas que la globalización impone a los Estados; el caso concreto es la política de “cielos abiertos”, que atenta contra la soberanía y la seguridad nacional. Por el contrario, una política aérea congruente, ante todo, debe fortalecer la industria aérea, con empresas de experiencia en la aviación mundial, que generen crecimiento y desarrollo, con miras al logro de los objetivos nacionales, y de esa forma beneficiar a la población.

A partir de aquí, se analiza el segundo planteamiento de la presente tesis, en el sentido de describir la evolución histórica de la aviación nacional, y concretamente la ubicación dentro de ese contexto a la Compañía Mexicana de Aviación, con los antecedentes de la aviación mundial, desde sus orígenes en 1903 y la forma en que este acontecimiento influyó en los primeros hombres interesados en la aviación en México.

Los inicios de la industria aérea nacional son muy interesantes, pues se sabe de varios estudios serios al respecto, de los hombres que contribuyeron a forjar esta industria en el país; los primeros años fueron de grandes aportaciones a la aviación nacional y mundial, ya que su desarrollo se daba en base a las innovaciones tecnológicas, donde México contribuyó de manera sobresaliente, debido al entusiasmo que causó en un grupo de hombres que fueron los pioneros de la aviación nacional, con hechos históricos relevantes en la aviación mundial.

Es importante resaltar la creación de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, en los llanos de Balbuena, donde se construyeron los primeros aviones en serie en el mundo, pues en otros países solo se hacían sobre pedido. De aquí salieron grandes inventos nacionales, como la famosa hélice “Anáhuac”, que superaba a los diseños europeos, por su perfección y efectividad, lo mejor en su época, así como los modelos de aviones: “Tololoche” y “Quetzalcóatl”, eficaces en su desempeño, muchos y muy variados inventos, fueron las aportaciones de México a la aviación mundial.

Desgraciadamente, este desarrollo de la tecnología aeronáutica nacional, se vería frenada años más tarde, por oscuros intereses políticos internacionales no reconocidos públicamente, pero en la práctica esa industria desapareció del país.

Se crea la Fuerza Aérea Mexicana, por orden de Venustiano Carranza, y más tarde el gobierno creó la Sección Técnica de Navegación Aérea, perteneciente a la SCOP, con el objetivo de reglamentar la incipiente aviación nacional; esta oficina lanzó en 1921 la convocatoria para el establecimiento de un servicio aéreo en la ruta México- Tampico, con la que surge la primera aerolínea mexicana llamada Compañía Mexicana de Transportación Aérea, que en 1924 se transformó en Compañía Mexicana de Aviación. De esa forma, inició la brillante trayectoria de la aerolínea más antigua del país y la cuarta más antigua del mundo; y con ella comienza el auge en la aviación nacional, alrededor de ella la industria aérea crecerá, propiciando y promoviendo la vanguardia tecnológica en la aviación, casi todos los aeropuertos del país se construyeron a

instancia de Mexicana de Aviación, lo que contribuyó al desarrollo modernista de todo el país.

Desde sus inicios con los primeros aviones Lincoln Standard, de cabina abierta y con capacidad para un pasajero, un piloto y 50 kilos de carga, para transportar la “raya” de los trabajadores de los campos petroleros de Tuxpan, Veracruz, la historia del país ha estado ligada a Mexicana de Aviación; grandes, importantes y delicadas tareas ha cumplido esta compañía para el crecimiento y consolidación del Estado mexicano, abriendo rutas dentro y fuera del país, generando desarrollo económico, tecnológico y de infraestructura aeroportuaria, siempre a la vanguardia en la aviación; adquiriendo nuevos equipos que propiciaban toda una ola de cambios, para adaptarse a los requerimientos técnicos de esos nuevos aviones.

A la par, se formaba un gremio de trabajadores de aire y tierra, especialistas en aviación, que llegarían a formar una verdadera élite, de reconocido desempeño laboral nacional e internacionalmente, siendo los más renombrados los técnicos de la Base de Mantenimiento de Mexicana de Aviación, que siempre resultaban entre los mejor calificados del mundo, lo que le dio prestigio y presencia a la aviación mexicana.

La industria turística nacional creció auspiciada por Mexicana de Aviación, al lanzar en los años 50’s sus famosos VTP’s, que detonó el auge turístico dentro y fuera del país, y de la cual Mexicana de Aviación se convertiría en su columna vertebral.

A partir de los años 60’s, comienza la lucha de Mexicana de Aviación por su sobrevivencia, cuando la situación financiera de la empresa llegó a su máximo límite; y con la amenaza de una quiebra, fue salvada por un grupo de inversionistas mexicanos visionarios y nacionalistas, encabezados por el ingeniero Cresencio Ballesteros, que junto con el señor Manuel Sosa de la Vega, como director general de la compañía, formaron un equipo de trabajo de muy alto nivel que la llevaron a ser la mejor aerolínea de América Latina, a tal grado que se le conoció como la “aerolínea milagrosa”, por su desempeño administrativo, operativo y financiero.

Sin embargo, esa crisis por la que pasó, le significó la pérdida de sus aeropuertos, los cuales fueron vendidos al gobierno federal y el embargo de dos de sus aviones, extraña coincidencia actual, de la cual, sólo al término de esta crisis se sabrá cuál será la pérdida.

Después de esa experiencia negativa, vino una época de crecimiento y expansión de la compañía, hasta los 80's, donde México vive una de las peores crisis de su historia, con una devaluación de la moneda, que hizo que muchas empresas no pudieran cumplir con sus compromisos financieros internacionales, de tal forma que los dueños de Mexicana de Aviación deciden vender la aerolínea al gobierno federal. De esa forma, se convierte en empresa paraestatal; y con la entrada de las políticas neoliberales, en los siguientes años hace que Mexicana de Aviación pase por los círculos viciosos de rescate-saneamiento-privatización-desmantelamiento-descapitalización-quiebra-rescate-venta, etc., pues sólo unos años después, el gobierno vende la aerolínea a un consorcio de inversionistas nacionales y extranjeros, llamado Grupo Falcón, quienes crearon la Corporación Mexicana de Aviación, controladora de la aerolínea, aunque el gobierno mantuvo una participación en la compañía.

Finalmente el Grupo Falcón adquiere otra importante porción de las acciones de Mexicana de Aviación y toma el control de la empresa; este grupo ya era dueño también de Aeroméxico, quienes las mantienen funcionando por separado, aunque la peor parte de la fusión se la lleva Mexicana de Aviación, pues su consejo de administración se dedica a desmantelarla, para beneficiar a Aeroméxico.

Una nueva crisis económica en el país, en 1995, hace que las dos aerolíneas lleven a cabo un plan de reestructuración por separado, pero con los mismos acreedores y dueños, lo que los lleva a crear al Grupo Cintra, como controladora de las dos aerolíneas, que a su vez entra al Fobaproa, debido a que los bancos que participaron en su capitalización así lo hicieron, por lo que las dos aerolíneas pasan a manos del gobierno, amparadas por el rescate bancario.

Nuevamente en manos del gobierno, las dos aerolíneas son saneadas en sus finanzas y vendidas por separado. Esta vez, Mexicana de Aviación es adquirida por Grupo Posadas, encabezado por Gastón Azcárraga, empresario abiertamente ligado al entonces presidente, a un precio de ganga, quien inmediatamente comenzó su desmantelamiento, pues vende la torre en condiciones dudosas, separa la base de mantenimiento como una nueva empresa, crea diversas compañías para desmembrar a Mexicana de Aviación y crea también una nueva aerolínea de bajo costo, llamada “Link”, que al igual que Click, utilizaba toda la infraestructura de Mexicana de Aviación, lo que las hacía reducir sus gastos de operación.

Con ello, traslada todos los beneficios económicos al Grupo Posadas. Y en 2009, con la recesión económica y el brote de Influenza AH1N1, hay una caída en la demanda del servicio aéreo, con una importante reducción de pasajeros, que será registrado como el peor año en la industria, lo que lleva a la compañía a enfrentar serios problemas financieros. G. Azcárraga pide un préstamo a Bancomext por 992 millones de pesos, con una tasa de interés muy alta y a corto plazo, dando como garantía varios bienes de la compañía. En agosto de 2010 informa de la crítica situación financiera de la empresa, y entra a concurso mercantil, el 28 de agosto la aerolínea suspende las operaciones aéreas.

El conflicto de Mexicana de Aviación inicia desde el momento que Gastón Azcárraga adquirió la empresa, ya que está comprobado que todas las acciones que él realizó fueron con la intención de acabar con ella; “ingeniería financiera para la quiebra”, le llama el periodista Jenaro Villamil, pues fue todo un plan bien estructurado, que se llevó a cabo con la complacencia de las mismas autoridades encargadas de vigilar las finanzas de las aerolíneas, quienes nunca intervinieron, a pesar de que todo se hizo sin el menor recato.

De ahí la afirmación que algunos analistas hacen, en el sentido de que en buena medida el conflicto de Mexicana de Aviación es político; el económico fue propiciado por una serie de movimientos financieros fraudulentos (de los cuales existen denuncias puntuales y concretas), para llevar a la quiebra a la compañía.

La información financiera de la empresa desde que ésta fue adquirida por el empresario Gastón Azcárraga en el 2005, fue del conocimiento de las autoridades aeronáuticas a través de los estados financieros anuales auditados que la empresa está obligada a entregar en tiempo y forma cada año; así como un informe económico-estadístico anual, además de los trimestrales que debe presentar, los cuales indicaban según los criterios y políticas contables y de información financiera seguidos por los encargados de la misma y aplicados en forma consistente con los ejercicios de cada año, eran y reflejaban supuestamente de forma veraz y suficiente la situación financiera de la empresa hasta 2009 y los resultados debieron ser de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados por las autoridades de la DGAC, pues no emitió ninguna recomendación de financiamiento o solicitó aclaración alguna, a pesar de que en el 2007, en el Conflicto Colectivo de Naturaleza Económica (CCNE) que la empresa puso contra los sobrecargos de Mexicana de Aviación en ese año, la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje (JFCA) detectó una situación financiera grave y sugirió aportar capital para cubrir el déficit y no poner en riesgo su permanencia, la empresa argumentaba entonces que se debía a los altos costos laborales; pero en el 2010, la empresa ya no presentó sus estados financieros anuales y sólo presentó informes económico-estadísticos, en los que mostraba pérdidas en el ejercicio, y que el costo del personal y el gasto del combustible se incrementaron ocasionando una disminución en la utilidad operativa, por lo que sus activos disminuyeron y sus pasivos aumentaron; toda la información se encuentra en el Libro Blanco de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), donde se le da seguimiento al caso, éste muestra que a partir de 2009 la empresa ya no contaba con los activos suficientes para hacer frente a sus obligaciones, ya se encontraba en una mala situación financiera, por lo que se presume que el empresario omitió e incluso alteró información de los estados financieros de la empresa para continuar operando, presuntamente a espaldas del Consejo de Administración de la empresa, incluso solicitó dos préstamos en los que puso en prenda activos de la empresa y poniendo en riesgo su operación.

Aunado a lo anterior, la DGAC realizó una verificación en 2009, y a partir de las observaciones realizadas sobre cuestiones técnico-administrativas, no detectó que se

pusieran en riesgo la seguridad de las operaciones, y en julio de 2010, la SCT afirmó que la dependencia sostenía reuniones con Mexicana de Aviación y confirmó que “no existía amenaza en la operación de la empresa, ni riesgo para los usuarios”, unos días después, ya en el mes de agosto, mediante un boletín oficial, se informó que el conflicto financiero de Mexicana de Aviación había entrado en fase jurídica, el Senado señaló en tribuna: “resultan contradictorias ambas aseveraciones”.

Las consecuencias de ese actuar tuvo repercusiones importantes, provocando serios daños a la economía nacional, al dejar sin conectividad varias ciudades del país; y aunque el gobierno intentó restablecer las comunicaciones, la crisis operacional que provocó aun se resiente.

En lo que respecta al mercado nacional o doméstico, quedaron varados miles de pasajeros, perdieron el empleo más de ocho mil trabajadores directos y más de cien mil indirectos a nivel nacional, encarecimiento de los boletos de avión, daños económicos a los aeropuertos y a las economías locales, hubo ciudades que quedaron completamente incomunicadas por aire y por varios meses, pues eran destinos a los que solo volaba Mexicana de Aviación; en cuanto a la carga, hubo pérdidas millonarias, al no tener forma de transportarla, sobre todo en las ciudades fronterizas, en especial Nuevo Laredo.

Aeroméxico se posicionó como la aerolínea bandera del país y comenzó la lucha por el segundo lugar entre Interjet y Volaris, las cuales fueron las más beneficiadas al mostrar un rápido crecimiento, sin olvidar a Vivaaerobus, debido a la salida de Mexicana de Aviación, y comenzaron a adquirir más aviones, conforme el gobierno les iba entregando las rutas y los slots de Mexicana de Aviación, de manera “temporal”, en lo que Mexicana de Aviación regresaba a volar, lo cual ellos sabían que no ocurriría, por lo que realizaron fuertes inversiones en la adquisición de nuevos equipos, mientras tanto las autoridades encargadas y los medios de comunicación hacían su trabajo de distracción, utilizando el concurso mercantil de Mexicana de Aviación como bandera.

En general el mercado de la aviación nacional no creció y la industria turística demandaba la oferta de asientos que Mexicana de Aviación les brindaba, ya que en el momento en que esta aerolínea suspendió sus operaciones, ocupaba el segundo lugar en el mercado doméstico y contaba con una flota de 112 aviones; eso representaba una oferta de asientos que las aerolíneas que se quedaron brindando el servicio no tuvieron la capacidad de cubrir.

En lo que respecta al mercado internacional, la situación fue atroz, ya que aunado al daño a los pasajeros y a los aeropuertos, se le suma el daño a la nación -directamente al interés nacional-, al dejar de percibir una cantidad considerable de divisas, ya que Mexicana de Aviación era líder en el mercado internacional, con una participación de casi 65%, en especial en el mercado de pasajeros entre México y Estados Unidos, así como en el mercado regional de Centro y Sudamérica.

Ese mercado fue el que se repartieron las aerolíneas extranjeras, principalmente, ante la imposibilidad de que las aerolíneas nacionales lo pudieran cubrir; ni siquiera hoy en día lo han logrado. Es importante mencionar que un mes antes de la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación, el gobierno de Estados Unidos degradó a categoría 2 a la aviación mexicana, lo que significó que de enero a diciembre de 2010 ninguna aerolínea mexicana abriera nuevas rutas y horarios a Estados Unidos, ni pudiera cubrir las rutas y slots dejados por Mexicana de Aviación, de tal suerte que las que salieron ganando realmente fueron las aerolíneas estadounidenses, que rápidamente instrumentaron medidas comerciales agresivas para posicionarse en los destinos de su mayor interés, como fueron las playas.

Dichas aerolíneas sí tuvieron la capacidad de cubrir ese mercado, donde Mexicana de Aviación era líder indiscutible, como lo demuestran las estadísticas, y donde queda patente la importante presencia de la aerolínea en este gran negocio internacional, y que la falta de sensibilidad de las autoridades encargadas no fue capaz de proteger como negocio de interés nacional.

Pero las estadísticas muestran que, aunque las aerolíneas mexicanas crecieron, no alcanzaron a cubrir ese mercado, que a Mexicana de Aviación le tomo casi 90 años trabajar, por lo que las aerolíneas extranjeras fueron las más beneficiadas. Así lo demuestran todos los mercados regionales en los que Mexicana de Aviación participaba exitosamente y en los cuales dichas aerolíneas crecieron e incrementaron sus vuelos, principalmente a los destinos turísticos del país, resaltando Cancún, que como un caso peculiar resultado del conflicto de Mexicana de Aviación, y donde no solo las aerolíneas de Estados Unidos incrementaron su presencia, sino también aerolíneas europeas y de Centro y Sudamérica, ante la necesidad de asientos de avión que pudieran llevar turistas a ese destino, el gobierno federal autorizó vuelos directos a Cancún.

El gobierno federal buscó la conectividad de los destinos turísticos del país, implementando una política de aviación de emergencia, lo que ocasionó que las aerolíneas extranjeras incrementaran su presencia en el espacio aéreo nacional, en detrimento de las nacionales.

Las repercusiones de esta política de falta de apoyo a la aviación nacional son bastantes y están detalladas puntualmente en un punto de acuerdo de la Cámara de Diputados, donde resalta la pérdida de soberanía del espacio aéreo nacional, al ser ocupado en su mayoría por aerolíneas extranjeras.

El conflicto de Mexicana de Aviación evidenció una política de aviación que privilegiaba a las aerolíneas extranjeras, y una falta de autoridad en el sector, al provocar un desorden en la aviación nacional, ya que dicha autoridad se veía constantemente rebasada por los grupos interesados en sacar ventaja de esta situación.

Tres diferentes escenarios se vislumbran en la aviación nacional: el primero sería la permanencia de la situación actual, con una política de doble discurso, de simulación y discrecional, en la que se aparentan grandes cambios pero sin crecimiento, beneficiando a unas cuantas aerolíneas que sacan provecho de las rutas, slots y de toda la infraestructura que a Mexicana de Aviación le costó años de trabajo y esfuerzo,

la industria no creció, solo se sustituyó a Mexicana de Aviación por unas cuantas aerolíneas de reciente creación, en perjuicio de la industria y de sus trabajadores, poniendo en riesgo la seguridad aérea y a toda la industria, sin importar los daños económicos al erario.

El segundo escenario es la recuperación del espacio aéreo nacional con el apoyo a la aviación nacional, lo cual parte necesariamente con el regreso de Mexicana de Aviación, al reinstalar el servicio que la aerolínea brindaba, para garantizar la continuidad del servicio que el gobierno debió proteger, para reposicionar a la aviación nacional en su mercado natural, lo cual, según los analistas será muy difícil recuperar. Garantizar las vías de comunicación aéreas con sus propias empresas, en el caso concreto de Mexicana de Aviación, que ya contaba con todos los requerimientos para seguir brindando ese servicio, sin necesidad de recurrir a aerolíneas extranjeras, quienes aún con Mexicana de Aviación, ya contaban con un gran porcentaje del mercado y, a la ausencia de ésta, llegaron casi al 90%.

Las autoridades aeronáuticas que respaldaron la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación evidenciaron un total desconocimiento de la protección al interés nacional, donde queda claro, que se trata de sumar no de restar presencia en su propio espacio aéreo nacional.

El tercer y peor escenario, sería el de una política de “cielos abiertos”, lo cual significaría la desaparición de la aviación nacional, y que incluso el gobierno anterior llegó a proponer, para tratar de solucionar la falta de conectividad en algunos destinos, sobre todo en los turísticos de mayor demanda que, con un completo desconocimiento, se negociaron nuevos convenios de éste tipo. Un ejemplo es el nuevo convenio con Canadá, que la Cámara de Senadores frenó a tiempo, pero que al parecer hay nuevos intentos de volver a negociarlo, lo que sentaría un precedente y que sería aprovechado por otros países, en particular por Estados Unidos, pues sus aerolíneas siempre han mostrado interés en negociar este tipo de convenios.

En varias ocasiones y en diferentes épocas, se ha hecho la aclaración de lo que una política de este tipo representaría para la aviación nacional: sería su extinción, pues no hay punto de comparación entre las industrias aéreas de estos países y la de México, pues una sola aerolínea de ellos tiene una flota mayor que todos los aviones mexicanos en conjunto; la asimetría es muy grande y en completa desventaja de México, donde sin duda se perderían algunas libertades del aire. De ahí la importancia del rescate de Mexicana de Aviación.

Morgenthau decía: “El sistema internacional se basa en la anarquía, con un ambiente hostil de constante competencia por el poder y la riqueza, y donde los Estados sólo cuentan con sus propios recursos para garantizar su supervivencia como entidades políticas soberanas y su seguridad constituye la preocupación central de la política exterior”.

La soberanía en el uso del espacio aéreo en la globalización es la negociación de vías de comunicación, sin perder de vista que su esencia debe permanecer plena, buscar las ventajas competitivas, con empresas sólidas de larga experiencia en el negocio de la aviación; negociar: presencia, servicios, calidad, turismo, posición geográfica.

En esta industria mundial de la aviación no se debe ceder, sobre todo si ya se está establecido, y la mejor prueba de la protección a la soberanía en estos negocios es la adopción del régimen de soberanía en el espacio aéreo por parte de la mayoría de los estados y no el régimen de “cielos abiertos”; la recomendación es muy clara: fortalecer la industria aérea con empresas de experiencia en la aviación mundial y no en la generación de nuevos empresarios en el ramo, para una competencia inútil, sin beneficios reales a los consumidores, sólo creándoles la necesidad de volar en sus nuevas aerolíneas y de evidente despilfarro del erario público para su impulso, posicionar marcas no promover nuevos negocios, como si no hubiera aerolíneas de calidad como Mexicana de Aviación, pero la forma en que se generó este conflicto hizo que la aviación mexicana fuera tratada como de tercer mundo, cuando la aerolínea que está suspendida es precisamente la que la mantuvo siempre en la aviación de primer mundo.

Al no enfrentar el conflicto de Mexicana de Aviación por los canales indicados, lo diluye en cuestiones aparentemente legales, como la búsqueda de inversionistas, para evitar la responsabilidad en la toma de decisiones del gobierno federal, concretamente la SCT, SHCP y STPS, todos ellos entidades federales involucradas y responsables directos, de tal forma que impiden la aplicación de las leyes, de los principios constitucionales básicos, de salvaguardar el interés nacional, la integridad territorial del uso del espacio aéreo, privilegiando la soberanía nacional para bienestar y seguridad de su población, proporcionándole de esa manera el usufructo natural de explotación comercial del espacio aéreo, generando trabajo primero a sus ciudadanos, como derecho legítimo y no a las aerolíneas extranjeras, ya que la Seguridad Nacional depende de la correcta canalización de los objetivos nacionales para el logro del proyecto nacional, que implica desarrollo.

La Agenda de Seguridad Nacional debe defender a su población de las nuevas amenazas económicas de la globalización.

Retomando la pregunta de investigación, y con la información obtenida, se puede concluir asegurando que sí se vulneró la soberanía del espacio aéreo nacional, debido a que:

- Disminuyó la conectividad nacional e internacional, dañando las comunicaciones aéreas y, en consecuencia, los servicios aéreos.
- Provocó daños económicos al erario al reducir la entrada de las diversas divisas internacionales.
- Existiendo los medios y las empresas nacionales para continuar dando el servicio, se privilegió el interés de grupos particulares por encima del interés nacional.
- Al no aplicar la requisa a Mexicana de Aviación, como empresa sólida y negocio en marcha, de larga trayectoria histórica en la aviación mundial, que debió ser tratada como parte de la soberanía aérea nacional.
- No se debió llegar al extremo de poner en riesgo la soberanía y la seguridad nacional por las demandas político-económicas de grupos privilegiados de poder que

pretenden adueñarse gratuitamente de los derechos de explotación comercial de las rutas y slots que Mexicana de Aviación trabajó por casi 90 años.

- Causó graves daños a la aviación nacional con la pérdida de presencia en el espacio aéreo internacional.
- Causó graves daños a la aviación nacional al sacar a Mexicana de Aviación del mercado aéreo regional.
- Se privilegió la continuidad y expansión del servicio de las aerolíneas extranjeras en perjuicio de las nacionales.
- El algún momento y en algunos destinos, se abrió el espacio aéreo para permitir la afluencia de aerolíneas extranjeras y satisfacer la demanda del servicio, violando el principio de reciprocidad.
- Con propuestas irresponsables del mismo ex presidente Felipe Calderón H. de una nueva política de aviación de “cielos abiertos”, ignorando el daño a la soberanía aérea del país.

Para finalizar, y con un afán propositivo, a manera de intentar presentar soluciones al conflicto de Mexicana de Aviación, se debe abrir un abanico con las diferentes alternativas en función del interés de cada una de las partes involucradas e interesadas en el proceso, como pueden ser: el país, autoridades aeronáuticas, Gobierno Federal, Mexicana de Aviación, inversionistas interesados, trabajadores afectados, nuevas empresas de aviación.

Primero que nada, están las soluciones que se deben tomar pensando en el país, por lo que se sugiere principalmente y con carácter de urgente, la recuperación del espacio aéreo nacional con el reposicionamiento de la aviación nacional en su mercado natural para tener una sólida presencia aérea internacional en el marco de la competitividad regional actual.

En lo que respecta a las autoridades aeronáuticas involucradas en todo el proceso, asumir verdaderamente su obligación de vigilar, regular y supervisar las finanzas de las aerolíneas para garantizar la conectividad aérea nacional e internacional que el país necesita mediante la continuidad del servicio y su permanencia, que se deben presentar como entidades públicas independientes y autónomas en sus decisiones además de

ser profundamente imparciales, de ninguna manera se deben asumir posturas discrecionales, y las autoridades deben estar completamente apegadas a la Ley de Aviación Civil, para garantizar una sana competencia entre las empresas de aviación nacional, respetando los derechos de antigüedad de las primeras aerolíneas, como escuelas en la industria y con carácter de trascendencia permanente de importante utilidad para el país en los negocios de la aviación internacional.

Para el Gobierno Federal es de suma importancia el rescate de la empresa como baluarte e insignia de la aviación nacional, pues pocos países cuentan entre sus aerolíneas con empresas surgidas desde los comienzos mismos de la aviación mundial. Mexicana de Aviación es la cuarta aerolínea más antigua del mundo, -sin contar que QUANTAS cambió de razón social en 1934-, esa situación colocaría a Mexicana de Aviación como la tercera más antigua; por otra parte, es prioritario garantizar la soberanía aérea y la seguridad nacional, mediante el fortalecimiento de esta industria, que redundará en crecimiento económico, partiendo del significativo hecho de la futura expansión aérea regional ya documentado en este trabajo de investigación; todo esto pensando en el derecho natural de explotación comercial de la nación de su propio espacio aéreo para un auténtico beneficio de su población y el mejoramiento de su calidad de vida, acorde al interés nacional.

En cuanto a Mexicana de Aviación, se deben respetar sus bienes tangibles e intangibles trabajados a lo largo de casi noventa años, la icónica aerolínea debe ser tratada como parte de la soberanía aérea nacional, aún como empresa privada no significa que las autoridades se desentiendan de su obligación de cuidarla como bien común, a partir del servicio que brillantemente ha prestado a la nación.

Pasando al tema de los trabajadores de Mexicana de Aviación, un mínimo de atención de parte de las autoridades laborales y judiciales, de respeto a los derechos humanos, es que se les reconozcan los derechos de propiedad de los bienes intangibles de la empresa y la garantía de ser liquidados legal y justamente, sin el regateo y ocultamiento de los bienes para menoscabo de su patrimonio.

El tema de los inversionistas es el de mayor suspicacia ya que demanda la total imparcialidad de las autoridades hacendarias para brindar las garantías necesarias con la mayor seriedad, honestidad y respeto que una inversión de esa magnitud requiere,

brindar a los inversionistas interesados serios la seguridad de que adquirirán la empresa con todos sus bienes tangibles e intangibles, además del reconocimiento del Certificado de Operador Aéreo (AOC), (por sus siglas en inglés).

Finalmente, para las nuevas empresas de aviación es imperativo que inviertan en la investigación de mercados garantizando de esa manera una ampliación de su negocio mediante el estudio y conocimiento de la industria, además de colaborar en la creación de empleos les redundará en la adquisición de la experiencia requerida en la industria para poder competir en la aviación internacional.

Fuentes de consulta

1. Bibliografía

ASA, Aeropuertos y Servicios Auxiliares. *Puertos del Aire*, México, SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1997.

Becerra Ramírez, Manuel. *Derecho internacional público*. México, D.F., Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 1991.

Becerra Ramírez, Manuel, *et. al.*, “La soberanía en la era de la globalización”, México, D.F., Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.

Benadava, Santiago. *Derecho internacional público*. S.l.e., Legal publishing (lexisnexis), 2004.

Burton, J.W., “Teoría general de la relaciones internacionales”. México, D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, *Serie estudios 31*, 1986.

Córdoba Elías, Juan Pablo. “Reflexiones sobre la globalización y el Estado-nación contemporáneo”, en Díaz Müller, Luis T. *et. al. Globalización y derechos humanos*. México, D.F., Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 2003.

Díaz Müller, Luis T. *El derecho al desarrollo y el nuevo orden mundial*. México, D.F., Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 2004.

Díez de Velasco Vallejo, Manuel. *Instituciones del derecho internacional público*. Madrid, España, Editorial Tecnos, 2007.

Esparza, Rafael R. *Historia de las comunicaciones y los transportes en México*. México, D. F., SCT, 1987.

Grupo Grijalbo- mondadori. *Mi libro naranja de cuentos para ir a dormir*. Barcelona, España, Ediciones Junior S.A., 1990.

Ianni, Octavio. “Teorías de la globalización”, México, D.F., Siglo XXI Editores, S.A. de C.V., 1998.

Linares, Antonio. Derecho internacional público, buscar inf.

Novo, Salvador. *La historia de la aviación en México*. México, D. F., Ediciones Especializadas C Mexicanas, S. A. de C. V., 1994.

Ortega Arenas, Joaquín. *¿Millonario fraude maquinado de fin de sexenio?* México, D.F., Octavio Antonio Colmenares y Vargas Editor, 2012.

Pino Muñoz, Jacinto Héctor. *La legislación aérea de México y Centroamérica*. México, D.F., Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 1978.

Ruíz Romero, Manuel. *Mexicana. La primera siempre será la primera*. México, G.M. Editores, 2006.

SCT. "Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cien años de comunicaciones y transportes en México 1891-1991", México, D.F., 1991.

Trejo García, Elma del Carmen y Margarita Alvarez Romero. *Estudio jurídico internacional de la seguridad nacional*. México, D.F., Centro de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados, enero 2007.

Vega Cánovas, Gustavo. "México ante el nuevo entorno internacional: la globalización y los ataques terroristas de septiembre 11", en Díaz Müller, Luis T. *et. al. Globalización y derechos humanos*. México, D.F., Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 2003.

2. Hemerografía

"Alas de América", en *Crónica del aire. Una historia con futuro: 75 años de Mexicana de Aviación*. México, D.F., Publicación interna para el personal de Mexicana de Aviación que edita la Subdirección de relaciones públicas y difusión, 1996, número once, noviembre de 1996.

"Bitácora", en *Crónica del aire. Una historia con futuro: 75 años de Mexicana de Aviación*. México, D.F., Publicación interna para el personal de Mexicana de Aviación que edita la Subdirección de relaciones públicas y difusión, 1996, número nueve, septiembre de 1996.

Cervantes, Jesusa. "Los millones ocultos", en *Proceso*. México, D. F., No. 25 de diciembre de 2011.

Cobino, Marco. "Estado-nación y soberanía: entre el declive y la transformación", en *Trabajos y Ensayos*. España, Universidad del País Vasco, número 3, enero 2006.

Cujabante, Ximena. "La seguridad Internacional: Evolución de un concepto", en *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, Bogota, Colombia, Vol. 4, núm. 2, julio-diciembre, 2009.

González Ulloa Aguirre, Pablo Armando, "El Estado y la globalización ante la nueva crisis internacional", en *Política y cultura*, México, D.F., núm. 34, otoño 2010.

Laborie Iglesias, Mario A. “La evolución del concepto de seguridad”, en *Documento Marco 05/2011 del Instituto español de estudios estratégicos*, Madrid, España, Instituto Español de Estudios Estratégicos del Ministerio de Defensa, junio 2011.

“La primera revista que voló”, en *Vuelo*. Edición especial de colección, México, D.F., Expansión Grupo Editorial, revista oficial de la Compañía Mexicana de Aviación, julio de 2006.

“¿Monopolio, oligopolio o competencia abierta?. Las líneas aéreas nacionales ante la globalización”, en *Fuerte y Claro*, México, D.F., revista interna para el personal de Compañía Mexicana de Aviación S.A.de C. V. impresa por Litográfica Ruiz, S.A.de C. V., 2001, número 30, septiembre-octubre 2001

“Montreal y Toronto”, en *Vuelo*. México, D.F., Medios publicitarios impresos, S.A. de C. V., revista a bordo de Mexicana de Aviación S.A. de C. V., julio 1997.

Orozco, Gabriel. “El concepto de la seguridad en la teoría de las relaciones internacionales”, en *Revista CIDOB d’ Afers Internacionals*, Barcelona, España, núm. 72, p. 161-180, diciembre 2005 - enero 2006.

Villamil, Jenaro. “Ingeniería para la quiebra”, en *Proceso*, México, D.F. 25 de diciembre de 2011.

“1960-1967 Amanece en la era del jet”, en *Crónica del aire. Una historia con futuro: 75 años de Mexicana de Aviación*. México, D.F., Publicación interna para el personal de Mexicana de Aviación que edita la Subdirección de relaciones públicas y difusión, 1996, número siete, julio de 1996.

“1989-1996 Tiempo de transformarse”, en *Crónica del aire. Una historia con futuro: 75 años de Mexicana de Aviación*. México, D.F., Publicación interna para el personal de Mexicana de Aviación que edita la Subdirección de relaciones públicas y difusión, 1996, número once, noviembre de 1996.

3. Cibergrafía

“10 aerolíneas quieren volar a México”, en *CNNExpansión*, 20 de enero de 2011, empresas, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/01/20/aerolinea-vuelo-mexico-rusia-expansion>.

Alcántara, Claudia. “Charteras, ganadoras del aeropuerto de Riviera Maya”, en *El financiero*, síntesis informativa ofertasdehoteles.com.mx, 15 de febrero de 2011, en <http://www.ofertasdehoteles.com.mx/noticiasdetalle.asp?IDArticulo=75>.

Alcántara, Claudia. “Seguro aéreo anti quiebras, en el aire”, en *El Financiero*, negocios, 09 de junio de 2011, en http://noticias.mexico.lainformacion.com/economia-negocios-y-finanzas/negocios-general/seguro-aereo-anti quiebras-en-el-aire_FKF2kJ17RBUzKw4SNgxk1/.

“AL demandará gran número de aviones los siguientes años: Airbus”, en *Excelsior*, 17 de febrero de 2011, en <http://prefront.excelsior.com.mx/node/715170>.

“American Airlines “toma vuelo” en México”, en *CNNExpansión*, 25 de octubre de 2010, empresas, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/10/25/americanairlines-mexicana-viajes-mexico>.

“ASUR ve “el cielo despejado” hasta 2012”, en *CNNExpansión*, 24 de junio de 2011, economía, en <http://www.cnnexpansion.com/economia/2011/06/24/asur-ve-el-cielo-despejado-hasta-2012>.

Avilés, Rosario. “¿Y la patria ordenada y generosa?”, en *Crónica.com.mx*, México, D.F., 2011, 21 de junio de 2011, en <http://www.cronica.com.mx/notas/2011/586791.html>.

“Ballinas, Víctor y Andrea Becerril. “Senadores panistas bloquean acuerdo sobre la aerolínea”, en *La Jornada*, economía, 11 de marzo de 2011, en <http://www.jornada.unam.mx/2011/03/11/economia/028n2eco>.

Ballinas, Víctor y Andrea Becerril. “Cita Senado a comparecer al titular de Aeronáutica”, en *La Jornada*, economía, 09 de septiembre de 2011, en <http://www.jornada.unam.mx/2011/09/09/economia/026n3eco>.

Barranco, Alberto. “Atole con el dedo a Mexicana”, en *El Universal*, 20 de junio de 2011, en <http://www.eluniversal.com.mx/columnas/90220.html>.

Banco Mundial. “Qué es la globalización”, Abril 2000, en <http://www.bancomundial.org/temas/globalizacion/cuestiones1.htm>, consultada el 19 de enero de 2013.

Banco Mundial, “¿Qué es el Banco Mundial?”, en <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/BANCOMUNDIAL/EXTSPPAISES/LACINSPANISHEXT/EXTLACREGTOPE/DUINSPA/0,,contentMDK:20405715~pagePK:146736~piPK:226340~theSitePK:703332,00.html>, consultada el 20 de febrero de 2013.

“Brasil y Estados Unidos firman un acuerdo de “cielos abiertos”, 05 de diciembre de 2010, en http://economia.terra.com.co/noticias/noticia.aspx?idNoticia=201012051156_EFE_15660276, consultada el 10 de enero de 2014.

“Cancún, “joya” de aerolíneas extranjeras”, en *CNNExpansión*, 02 de noviembre de 2010, empresas, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/11/02/cancun-joya-de-aerolineas-extranjeras>.

Celis, Darío. “Tiempo de negocios. Asur: 50 días”, en *Dinero en imagen*, 15 de febrero de 2011, en <http://www.dineroenimagen.com/2011-02-15/735>.

CETIM, “El derecho al desarrollo en un mundo globalizado”, 2004, Ginebra, Suiza, Centro Europa- Tercer Mundo, en <http://www.cetim.ch/es/interventions/218/el-derecho-al-desarrollo-en-un-mundo-globalizado>, consultada el 31 de enero de 2013.

CETIM, “La lucha contra la pobreza y los derechos humanos”, junio 2012, Ginebra, Suiza, Centro Europa- Tercer Mundo , en http://www.cetim.ch/es/documents/cuaderno_11.pdf, consultada el 11 de marzo de 2013.

CETIM, “Observaciones al informe de John Ruggie sobre las empresas transnacionales”, 2007, Ginebra, Suiza, Centro Europa- Tercer Mundo, en <http://www.cetim.ch/es/interventions/281/observaciones-al-informe-de-john-ruggie-sobre-las-empresas-transnacionales>, consultada el 11 de marzo de 2013.

“Cielos abiertos entre México y Canadá”, en *24 Horas*, *Arena Pública*, 31 de enero de 2014, en <http://www.24-horas.mx/cielos-abiertos-entre-mexico-y-canada/>, consultada el 31 de enero de 2014.

Convenio sobre aviación civil internacional, (Convenio de Chicago), Protocolo de Buenos Aires, 24 de septiembre de 1968, en <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/Marco%20Jur%EDdico%20y%20Regulatorio%20Normativo/Juridico/Convenios/Convenio%20de%20Chicago.pdf>, consultado el 4 de junio de 2013.

Cruz, Lilián/Agencia Reforma. “Respira AICM con pasajeros nacionales”, en *NTRZacatecas*, México, 2011, 04 de julio de 2011, en <http://ntrzacatecas.com/2011/07/04/respira-aicm-con-pasajeros-nacionales/>, consultada el 17 de diciembre de 2013.

De la Rosa, Tomás. “Peralta cabildea para que Mexicana retome el vuelo”, en *El Semanario*, Síntesis informativa Confederación nacional turística, 25 de febrero de 2011, p. 31, en <http://www.mensajeronet.com/.../f/SintesisInformativa-25-2-2011-890.doc>, consultada el 10 de enero de 2014.

“Delta anuncia nuevos vuelos a Cancún”, en *CNNExpansión*, 08 de septiembre de 2010, empresas, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/09/08/delta-vuelos-cancun-mexico-cnnexpansion>.

Desbalance, en *El Universal*, México, D.F., opinión, 14 de junio de 2011, en <http://www.eluniversal.com.mx/columnas/90123.html>.

“El cielo de América Latina se reacomoda”, en *CNNExpansión*, 21 de agosto de 2010, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/08/21/aerolineas-america-latina-cnnexpansion>.

“Estados Unidos: Empresa matriz de American Airlines redujo un 67.9% sus pérdidas en 2010 con respecto al año anterior”, en *Caribbeannewsdigital*, 27 de enero de 2011, en <http://www.caribbeannewsdigital.com/noticia/estados-unidos-empresa-matriz-de-american-airlines-redujo-un-679-sus-perdidas-en-2010-con-re>, consultada el 15 de diciembre de 2013.

Estarían aerolíneas extranjeras a favor de política de cielos abiertos, en *El siglo de Torreón*. *Com.mx*, 17 de julio de 2012, en <http://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/765251.estarian-aerolineas-extranjeras-a-favor-de-politica-de-cielos-abiertos.html>.

“EU baja de categoría a aviación nacional”, en *CNNExpansión*, 30 de julio de 2010, economía, en <http://www.cnnexpansion.com/economia/2010/07/30/eu-baja-categoria-aerolinea-cnnexpansion>.

Flores, Mauricio. “Gente detrás del dinero”, en *La razón*, 18 de febrero de 2011, en <http://www.razon.com.mx/spip.php?article65546>.

Fondo Monetario Internacional. “La globalización: ¿Amenaza u oportunidad?”, Abril 2000, en <http://www.imf.org/external/np/exr/ib/2000/esl/041200s.htm>, consultada el 31 de enero de 2013.

Fondo Monetario Internacional. “El FMI y la Organización Mundial de Comercio”, 21 de agosto de 2012, en <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/spa/imfwtos.htm>, consultada el 20 de febrero de 2013.

“Fortalece México conectividad aérea”, en *El Economista*, México, D.F., 2011, 19 de junio de 2011, en <http://eleconomista.com.mx/industrias/2011/06/19/fortalece-mexico-conectividad-aerea>.

Gazcón, Felipe. José de J. Guadarrama. “Boletos de avión, más caros en México que en el resto del continente”, en *Excelsior*, México, D.F., 2011, 16 de junio de 2011, en <http://www.excelsior.com.mx/node/745262>.

Globalization101, “Qué es la globalización”, The State University of New York, en <http://www.globalization101.org/es/que-es-la-globalizacion/>, consultada el 30 de enero de 2013.

Gómez, Carolina y Ariane Díaz. “Sindicatos piden en EU no entregar *slots* de Mexicana”, en *La Jornada*, economía, 09 de julio de 2011, en <http://www.jornada.unam.mx/2011/07/09/economia/032n1eco>.

Grupo Simbólico de transporte aéreo 346, “El espacio aéreo y su régimen jurídico”, Uruguay, en http://www.grupo346.com.uy/boletin/comunes/El_espacio_aereo_regimen_juridico.pdf, consultado el 13 de mayo de 2013.

Guadarrama, José de J. y Atzayaelh Torres. “Más conexión, sin abrir cielos; descartan quinta libertad”, en *Excelsior*, 29 de septiembre de 2011, en <http://www.excelsior.com.mx/node/771449>.

Hananías, Rodrigo, “Las libertades del aire”, 2007, Derecho Aeronáutico, Chile, en <http://www.derechoaeronautico.cl/articulo4.htm>, consultado el 11 de junio de 2013.

Hernández, Feliciano. “México, sin plan de vuelo”, en *Sin embargo.mx*, 30 de agosto de 2012, en <http://www.sinembargo.mx/30-08-2012/349165>, consultada el 07 de enero de 2014.

Higuera, Cecilia. “Descarta invertir en Mexicana; la aerolínea debió suspender pagos, no vuelos, dice”, en *Crónica.com.mx*, 14 de octubre de 2010, en <http://www.cronica.com.mx/notas/2010/537773.html>.

“Industria aérea mexicana muestra rezago: ALTA”, en *El Economista*, México, D.F., 2011, 14 de junio de 2011, en <http://eleconomista.com.mx/industrias/2011/06/13/industria-aerea-mexicana-muestra-rezago-alta>.

IPN. “Historia de la aviación en México”, México, ESIME, Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica, en http://www.autoriawcm.ipn.mx/wps/wcm/connect/esime_ticomán/ESIME_TICOMAN/Inicio/CONOCENOS/Historia/Historia+de+la+aviacion+en+Mexico/, consultada el 19 de junio de 2013.

Laborie Iglesias, Mario A. “La evolución del concepto de seguridad”, junio 2011, en http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2011/DIEEEM05-2011EvolucionConceptoSeguridad.pdf, consultada el 13 de julio 2012.

“Latam la aerolínea más grande de América Latina”, en *CNNExpansión*, 14 de agosto de 2010, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/08/13/lan-tam-latam-aerolinea-cnnexpansion>.

Loaeza, Enrique M. “El transporte aéreo en el contexto de las relaciones exteriores de México”, México, 1978, en <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/12/pr/pr18.pdf>, consultada el 17 de mayo de 2013.

López Gómez, Jorge Arturo. “Mexicana ya debe decidir a ganador: SCT” en *El Universal*, cartera, 14 de junio de 2011, en <http://www.eluniversal.com.mx/finanzas/87081.html>.

Martín, Pablo y Vicente, Martín. “Cielos abiertos Unión Europea-Estados Unidos: una nueva era en la aviación mundial”, en *Revista Económica*, Río de Janeiro, v 12, n 2, pp. 43-70, diciembre de 2010, en http://www.proppi.uff.br/revistaeconomica/sites/default/files/Pablo_Martin.pdf, consultada el 10 de enero de 2014.

Martínez Rangel, Rubí y Ernesto Soto Reyes G. El Consenso de Washington: la instauración de las políticas neoliberales en América Latina, México, D.F., Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, 2012, en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0188-77422012000100003&script=sci_arttext, consultada el 31 de marzo de 2013.

“Mexicana impulsa a Copa airlines”, en *CNNExpansión*, 06 de octubre de 2010, empresas, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/10/06/copa-airlines-mexicana-cnnexpansion>.

“México no negociará con EU la política de “cielos abiertos”, en *La Jornada*, Política, 29 de julio de 2006, en <http://www.jornada.unam.mx/2006/07/29/index.php?section=politica&article=018n2pol>.

Muñoz Petersen, Barbara A. Seguridad nacional: Definiciones y conceptos, en http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/munoz_p_ba/capitulo1.pdf , consultada el 11 de abril de 2013.

Naciones Unidas, Centro de Información, Corte Penal Internacional, en <http://www.cinu.org.mx/temas/Derint/cpi.htm>, consultada el 20 de febrero de 2013.

“No habrá cielos abiertos en México: SCT”, en *El Economista*, 28 de septiembre de 2011, en <http://eleconomista.com.mx/industrias/2011/09/28/no-habra-cielos-abiertos-mexico-sct>.

Organización Mundial de Comercio, La Ronda Uruguay, 2013, en http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact5_s.htm, consultada el 11 de marzo de 2013.

Patiño Manffer, Ruperto, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, El Estado soberano y la globalidad, en <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2873/16.pdf>, consultada el 23 de julio 2012.

Paredes, Miriam. “Mexicana de Aviación ocultó datos financieros”, en *Excelsior*, nacional, México, 19 de marzo de 2014, en <http://www.excelsior.com.mx/nacional/2014/03/19/952374> , consultada el 30 de septiembre de 2014.

“Promete Calderón impulsar una política de cielo abierto”, en *La Razón*, 28 de septiembre de 2011, en <http://www.razon.com.mx/spip.php?article93217>.

Ramírez Alvarado, Oscar Fernando. “Sociedad mexicana de estudios aeronáuticos latinoamericanos”, México, 21 de mayo 2013, en <http://smeal.com.mx/articulos/>, consultada 28 de junio de 2013.

Reyna Quiroz, Julio. “Aerolíneas de EU, ganonas en la quiebra de Mexicana”, en *La Jornada*, 30 de mayo de 2011, economía, en <http://www.jornada.unam.mx/2011/05/30/economia/026n1eco>.

Ríos Piter, Armando. “Proposición con Punto de Acuerdo de urgente u obvia resolución para relativo al reinicio de operaciones de Compañía Mexicana de Aviación”, Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, México, D.F., 08 de junio de 2011.

Rodríguez U., Manuel Luiz. “Estado-nación, soberanía y globalización, los dilemas del Estado nacional en la era de la globalización”, en *Geopolítica Austral*. Verano de 2006, en <http://www.geopolitica.blogia.com/2006/050902-estado.nacion-soberania-y->

[globalizacion-los-dilemas-del-estado-nacional-en-la-er.php](#), consultada el 10 de noviembre de 2012.

“Santos destacó acuerdo de cielos abiertos entre Colombia y EEUU”. 12 de mayo de 2011, en <http://www.elespectador.com/economia/articulo-269340-santos-destaco-acuerdo-de-cielos-abiertos-entre-colombia-y-eeuu>, consultada el 10 de enero de 2014.

Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Subsecretaría del Transporte, Dirección General de Aeronáutica Civil. “Libro Blanco, Concurso Mercantil Compañía Mexicana de Aviación S.A. de C. V., Seguimiento a la concesión de la Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C. V.”, México, en http://www.sct.gob.mx/fileadmin/migrated/content_uploads/LB_Concurso_Mercantil_Compania_Mexicana_de_Aviacion_S_A_de_C_V.pdf, consultada el 30 de septiembre de 2014.

SEDENA, Secretaría de la Defensa Nacional. Fuerza Aérea Mexicana. México, D.F., en <http://www.sedena.gob.mx/index.php/conoce-la-sedena/antecedentes-historicos/fuerza-aerea-mexicana>, consultada el 19 de junio de 2013.

“SHCP- SCT advierten a grupos sobre riesgo de invertir en Mexicana. Con Oscar M. Beteta”. 21 de junio de 2011, en <http://www.radioformula.com.mx/notas.asp?Idn=180444>, consultada el 08 de enero de 2014.

Trejo García, Elma del Carmen y Margarita Álvarez Romero. “Estudio jurídico internacional de la seguridad nacional”. México, Cámara de Diputados, Centro de documentación, información y análisis, enero de 2007, en <http://www.diputados.gob.mx/cedia/sia/spe/SPE-ISS-01-07.pdf>, consultada el 15 de julio de 2012.

Ugarte, Jesús. “Aerolíneas foráneas ganan por Mexicana”, en *CNNExpansión*. 16 de noviembre de 2010, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/11/15/ganan-extranjeras-con-salida-de-mexicana>.

Ugarte, Jesús. “ASUR sortea la crisis de Mexicana”, en *CNNExpansión*, 05 de octubre de 2010, empresas, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/10/05/asur-supera-expectativas-pese-a-mexicana>.

Ugarte, Jesús. “ASUR sufre por ausencia de Mexicana”, en *CNNExpansión*, 05 de enero de 2011, empresas, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/01/05/ausencia-mexicana-estanca-pasaje-de-asur>.

Ugarte, Jesús. “Crisis de Mexicana reacomoda al sector”, en *CNNExpansión*, 09 de septiembre de 2010, empresas, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2010/09/08/salida-de-mexicana-reacomoda-sector>.

Ugarte, Jesús. “Extranjeras se “vuelan” pasaje de México” en *CNNExpansión*. 08 de abril de 2011, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/04/07/extranjeras-se-vuelan-pasaje-de-mexico>.

Ugarte, Jesús. “Líneas aéreas extranjeras toman altura”, en *CNNExpansión*. 03 de enero de 2011, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/01/03/extranjeras-vuelan-mercado-a-mexicanas>.

Ugarte, Jesús. “Inseguridad en México golpea aerolíneas”, en *CNNExpansión*, 16 de marzo de 2011, empresas, en <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2011/03/16/violencia-en-mexico-ahuyenta-extranjeros>.

Varela, Rogelio. “Aviación: cambios necesarios” en *El Financiero*, México, D.F., 2011, Corporativo, 16 de junio de 2011, p.

“Volará Virgin Atlantic de Londres a Cancún”, en *Caribbeannewsdigital*, 21 de junio de 2011, en <http://www.caribbeannewsdigital.com/noticia/mexico-virgin-atlantic-volara-entre-londres-y-cancun-desde-junio-de-2012>, consultada el 19 de diciembre de 2013.