

DESARROLLO HISTÓRICO DE LA AVIACIÓN COMERCIAL MEXICANA

Por José Luis Chías*

RESUMEN

En el presente trabajo se analiza, de manera general, el proceso evolutivo de la aviación comercial mexicana. Los antecedentes históricos y los elementos teóricos que se abordan explican la situación actual del transporte aéreo en nuestro país, y constituyen un material básico para evaluar posteriormente el papel que desempeña el tráfico aéreo de mercancías en el desarrollo geoeconómico de México.

SUMMARY

The present paper analyzes, in a general form, the evolutive process of the mexican aviation. The historical antecedents and the theoretical elements that are presented, explain the actual situation of the aerean transport in our country and constitute a basic material for the posterior evaluation of the roll that the aerean traffic of merchandises plays in the geoeconomical development of Mexico.

Una situación es la resultante, en un momento determinado (que por definición es el momento presente en geografía), de un conjunto de acciones que se contrarían, se suavizan o se refuerzan y sufren los efectos de las inhibiciones por parte de los elementos duraderos del medio y de las secuelas de las situaciones anteriores.¹

La geografía, como la concibe el Dr. Pierre George, es, además de una ciencia espacial, una disciplina avocada al estudio de las situaciones. Desde esta perspectiva, la noción de cambio constituye un factor indispensable, dentro del marco cognoscitivo de la geografía, para ubicar a los fenómenos y hechos examinados en su verdadera dimensión espacio-temporal.

¹ Pierre George, *Geografía activa*, Ediciones Ariel, Barcelona, 1966.

El análisis del transporte aéreo debe realizarse, por tanto, considerando que esta actividad constituye un hecho socioeconómico dinámico, que exige el conocimiento de sus antecedentes históricos, para llegar a comprender el papel que actualmente desempeña como movilizador de personas y de mercancías entre los diversos espacios de producción y de consumo que integran a nuestro país.

El desarrollo de la aviación comercial mexicana puede dividirse en tres etapas, de acuerdo con las particularidades que destacan en cada una de ellas.

* Investigador del Instituto de Geografía de la UNAM.

PRIMERA ETAPA

Los primeros ensayos aeronáuticos que se realizaron en México corresponden a una fase experimental y de operaciones militares, más que comerciales pero se incluyen en virtud de la importancia que tuvieron para el nacimiento y posterior evolución del transporte aéreo civil.

Después del éxito que obtuvieron los hermanos Wright en 1903, al efectuar el primer vuelo a bordo de una aeronave más pesada que el aire e impulsada por fuerza propia, se inició una nueva era en la historia del transporte. El deseo de volar provocó en diversos países un periodo de franco desarrollo aeronáutico, que estimuló implícitamente el avance técnico de la aviación, sobre todo a partir de 1908, año en el que este medio de transporte se incorporó al servicio militar.

México fue una de las naciones en las que desde tempranas fechas se manifestó al entusiasmo por la aviación, llevándose a cabo el primer vuelo en nuestro territorio el 8 de enero de 1910. Este vuelo está considerado también como el primero en toda América Latina. En ese mismo año se elevó el primer avión de manufactura nacional, construido por el Ing. Juan Guillermo Villasana y, posteriormente, se efectuaron numerosos ensayos aéreos con monoplanos y biplanos europeos.

Los resultados que obtuvo el Ing. Villasana en 1910, y la experiencia que adquirió más tarde, lo alentaron a construir en 1912 otro avión que ya presentaba todas las características técnicas de las aeronaves actuales. La fabricación de este aparato, después de haber demostrado su eficiencia, pudo haber tenido para nuestra patria una trascendencia mayor que la histórica únicamente, ya que su constructor inició las gestiones necesarias ante la Secretaría de Guerra y Marina, con el objeto de que el ejército mexicano iniciara su construcción en serie.

El proyecto se aceptó en principio, pero la inestabilidad política y económica que reinaba en nuestro territorio impidió la oportunidad de establecer la primera fábrica de aviones con capital nacional, dirigida por técnicos mexi-

² Villarreal Cárdenas, R., *Algunos aspectos de la aviación comercial en México*, México, 1954, p. 2.

canos.² Sin embargo, los dirigentes de la Revolución Constitucionalista ya habían reconocido el valor estratégico del transporte aéreo, por lo que entre 1913 y 1914 mandaron traer varios aviones norteamericanos que emplearon en la campaña militar, antes aún de que este medio de transporte interviniera en la Primera Guerra Mundial.³

En 1915, bajo el gobierno de Venustiano Carranza, se creó por decreto presidencial la aviación castrense de México, e inmediatamente se organizó el Departamento de Aeronáutica Militar, institución que se encargó de controlar y agrupar a todos los elementos relacionados con esta actividad. Además, se establecieron los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, donde se procedió automáticamente a la fabricación y reparación del equipo aéreo.

La producción de dichos talleres, entre 1916 y 1929, fue de: ciento veintidós planeadores, de los cuales setenta correspondían a la famosa serie A, que debido a sus características técnicas obtuvo fama internacional;⁴ setenta y siete motores Aztatl, mismos que "superaban en calidad a los extranjeros y sólo exigían del exterior los magnetos";⁵ así como un gran número de hélices Anáhuac, que en cierta forma revolucionaron la aviación de esa época al permitir el despegue en espacio sumamente reducido y la rápida ascensión con relativa facilidad.⁶

La importancia que adquirió la fabricación del equipo aéreo permitió, incluso, que se estudiaran los materiales que producía la Fundición de Hierro y Acero de Monterrey, con el fin de satisfacer las necesidades de la campaña revolucionaria e independizar al país de las importaciones que se realizaban para la construcción de aeronaves y fabricación de armamento.⁷ No

³ Ordaz Hernández, A., *Evaluación económica y análisis del transporte aéreo*, Tesis de licenciatura, Escuela Nacional de Economía, UNAM, México, 1966, p. 88.

⁴ *Revista Aeronáutica*, No. 21, México, 1968, p. 65.

⁵ Díaz Figueroa, F., *Política de transporte en el desarrollo económico*, tesis de licenciatura, Escuela Nacional de Economía, México, 1965, p. 56.

⁶ Villarreal, Cárdenas, R., *op. cit.*, p. 4.

⁷ *Revista Aeronáutica*, No. 21, *op. cit.*, p. 66.

obstante, poco tiempo después, lo que pudo convertirse en una floreciente industria aeronáutica nacional empezó a decrecer, no sólo por la desigual competencia que se entabló con las fábricas del exterior, sino también por las limitaciones que impusieron las principales potencias del mundo, al comprobar que el avión constituía un instrumento clave para la dominación del espacio geopolítico.⁸

El valor estratégico de la aviación determinaría, años más tarde, la nacionalización de las empresas, o, por lo menos, el marcado control estatal que actualmente se ejerce sobre éstas. En México se puede citar como ejemplo el hecho de que, después de firmarse los Tratados de Bucareli, se suspendió repentinamente la construcción de motores para avión.⁹ En consecuencia, la producción de los Talleres Nacionales disminuyó, puesto que "súbitamente se recibieron órdenes de cesar toda construcción e inclusive de que un número elevado de aviones que ya se encontraban a punto de ser terminados, fueran destruidos".¹⁰

Puede afirmarse, en términos generales, que la etapa de incipiente industrialización aeronáutica mexicana culminó con el inicio de la Primera Guerra Mundial, la importación del equipo aéreo y, por tanto, la dependencia técnica y material que desde entonces rige al desarrollo de la aviación comercial de México.

SEGUNDA ETAPA

El notable desarrollo técnico que alcanzó la aviación mundial al finalizar la contienda de 1914-1918, permitió que los empresarios civiles de casi todo el mundo superaran los temores iniciales que tenían respecto a la seguridad y utilidad del transporte aéreo, y de esta manera surgieron las primeras aerolíneas comerciales.

En 1919 se establecieron las compañías aéreas de Alemania, Francia, Inglaterra y Holanda y, a través de ellas, los países señalados conectaron sus centros de control económico y político no

sólo con las principales naciones del orbe, sino también con las que se encontraban bajo su esfera de influencia.

En los años veinte surgieron las aerolíneas norteamericanas Aeromarine Sightseeing and Navigation Company (que unía a Miami con La Habana), así como la Pan American Airways, conocida comercialmente como Pan Am, la cual, gracias a su situación financiera y los intereses político-económicos de la nación a la que pertenece, ha marcado el ritmo del desarrollo aeronáutico de México y, en general, de todas las naciones que integran la región latinoamericana.

La influencia de esta aerolínea norteamericana se advierte al saber que la cobertura espacial de Pan American Airways incluye, hasta la fecha, no sólo sus propias bases aéreas y red de rutas estadounidenses, sino también las de gran parte de América Latina y de otras regiones del mundo, que se encuentran bajo el dominio del dólar.

La amplitud y significado de dicha red no es, por otra parte, resultado exclusivo del interés comercial; ésta se ha estimulado bajo los nexos que Pan Am mantiene con la aviación militar de su país, a tal grado que su ámbito operacional "cuenta tanto como el número de bases de la Fuerza Aérea Norteamericana y se puede comparar con la de la línea soviética Aeroflot" cuyo valor estratégico militar incluye y en ocasiones determina el desarrollo de la aviación comercial en toda América Latina.¹¹

Dentro de este contexto, el primer antecedente de la aviación comercial mexicana se remonta al año 1919, fecha en la que el gobierno federal recibió la primera solicitud por parte de una empresa estadounidense, con el objeto de iniciar sus actividades aéreas en México. La concesión solicitada se negó, aduciendo que no se contaba con un reglamento que sirviera de base para controlar los servicios aéreos comerciales. Sin embargo, al incrementarse las solicitudes, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas creó en 1920 la Sección Técnica de Navegación Aérea, dentro de la Dirección de Ferrocarriles, y elaboró el reglamento correspondiente tomando como base la ley ferroviaria. Con base en las normas fijadas, se lanzó la convocatoria para establecer el primer servicio

⁸ Biplan, Pierre, "L'aviation civile: outil stratégique et idéologique", *Revista Herodote*, No. 3, Editions Francois Maspero, París, 1976, p. 123.

⁹ Díaz Figueroa, F., *op. cit.*, p. 59.

¹⁰ Villarreal Cárdenas, *op. cit.*, p. 3.

¹¹ Pierre Biplan, *op. cit.*, p. 125.

aéreo postal entre las ciudades de México, Tuxpan y Tampico.

Al respecto, debe señalarse que la aviación comercial de todo el mundo vivió en sus inicios casi exclusivamente del servicio aéreo postal. Esta actividad resultó durante mucho tiempo más rentable que el transporte de personas y mercancías. En Estados Unidos, por ejemplo, las aerolíneas que operaron entre 1911 y 1926 tuvieron como principal cliente a la Administración de Correos, y los ingresos generados por el servicio de carga y pasajeros sólo superaron a los provenientes del correo, hasta 1935.¹²

En México, el volumen del correo también superó notablemente al del equipaje y la carga hasta 1928, ya que su tonelaje constituyó en ese año el 71.2% del tráfico total (gráfica 1). No se tiene información respecto a la distribución de los ingresos, pero la importancia cuantitativa del servicio aéreo postal, la extensión de la red aérea postal (mapa 1) y la mínima demanda que en ese entonces tenía el avión como transporte de pasajeros, hacen suponer que en la segunda fase de la aviación comercial mexicana el correo desempeñó un notable papel, que posteriormente sería ocupado por el tráfico de carga y de pasajeros.

La primer concesión se otorgó a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, la cual se fundó con capital norteamericano e inició sus operaciones en 1921, con aeronaves provenientes del vecino país del norte, cuya capacidad de transporte (250 kg) permitía el desplazamiento de dos pasajeros y 20 kg de correspondencia.

Las actividades de esta empresa se efectuaron irregularmente durante los dos años que duró su concesión, debido a que la demanda de dicho servicio era bastante restringida y el organismo encargado de vigilar sus operaciones tampoco la obligaba a cumplir su itinerario. En 1923 concluyó el permiso otorgado a esta empresa, cuyas acciones fueron adquiridas por George Rhil y William Malory, quienes fundaron una nueva sociedad, también extranjera tanto por la nacionalidad de sus componentes como por el capital y equipo utilizados.

Así nació en 1924 la Compañía Mexicana de Aviación, autorizada en principio para cubrir

la ruta México-Tuxpan-Tampico, con aeronaves Fairchild, cuya capacidad de transporte era aproximadamente de 450 kg, permitiendo el traslado de cuatro pasajeros y 50 kg de correspondencia. Esta aerolínea amplió su red en 1926 hacia Matamoros, Tamps. y en 1928 dio un paso de gran importancia al inaugurar los servicios aéreos que le permitieron unir al sureste de México con el centro de la República.

La importancia de las rutas que adquirió Mexicana de Aviación despertó el interés de una de las principales empresas aéreas norteamericanas, puesto que constituían "el enlace vital para el sueño de Pan American Airways: conectar Estados Unidos con todas las ciudades de Latinoamérica".¹³ En 1929 Pan Am compró todas las acciones de la Compañía Mexicana de Aviación y, aunque ésta mantuvo su razón social, a partir de ese año empezó a funcionar como subsidiaria de Pan Am, quien la utilizó para consolidar su extensa red de rutas sobre el espacio aéreo latinoamericano. Con base en este acontecimiento, Mexicana de Aviación (léase Pan Am) inició sus operaciones en las rutas: Brownsville-Tampico-México y Brownsville-Tejería-Minatitlán-Villahermosa-Ciudad del Carmen-Campeche-Mérida, efectuando en este último lugar conexiones con países de Centro y Sudamérica.

La firma estadounidense introdujo en el país, a través de Mexicana de Aviación, los trimotores Ford con los cuales se incrementó notablemente el tráfico aéreo, ya que su capacidad de despegue les permitía transportar dos toneladas de carga efectiva equivalente a dos pilotos, catorce pasajeros y seiscientos kilogramos de equipaje, correo y express.

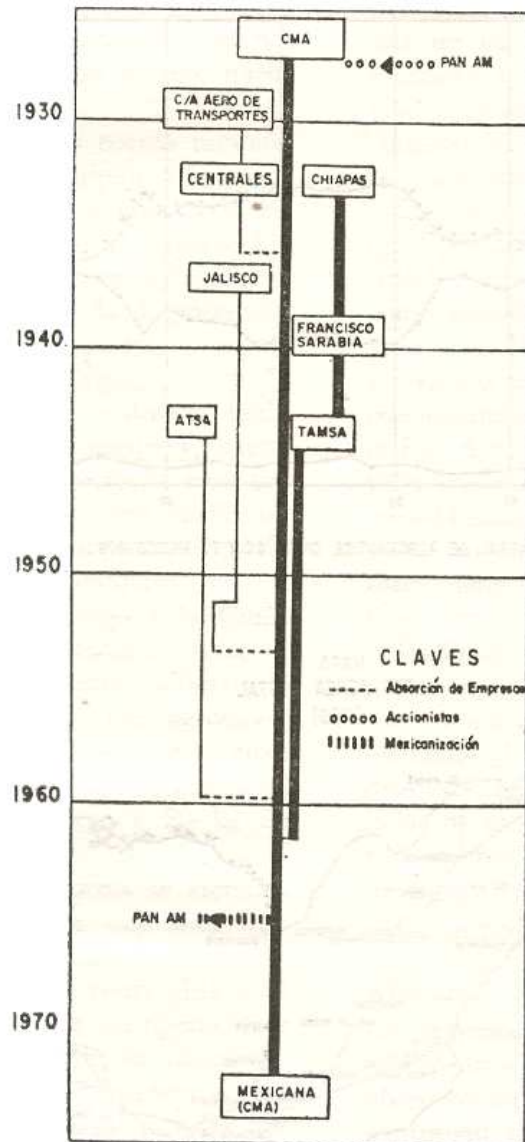
La intervención de Pan Am en la aviación comercial del país, a través de Mexicana de Aviación, no se limitó únicamente a controlar los servicios aéreos internacionales. También edificó una extensa red interna mediante la absorción de pequeñas aerolíneas que ya se encontraban operando en el país. Por ejemplo, en 1932 se apoderó de Aerovías Centrales, realizando una adición valiosa para la estructuración de su red, al adquirir las rutas que comunicaban a las ciudades de Guadalajara, Mazatlán y Hermosillo (gráfica 2).

¹² Villarreal Cárdenas, R., *op. cit.*, p. 36.

¹³ *Mexicana, a plan for the future*, Ed. Mac. Donnell-Douglas, Printed in USA, 1975, p. 5.

GRAFICA 2

ESTRUCTURACION EMPRESARIAL
DE MEXICANA DE AVIACION
(1930 - 1970)



ELABORADA CON DATOS DE LA MEMORIA 1924-1978 DE MEXICANA DE AVIACION Y LA OBRA, MEXICANA, A PLAN FOR THE FUTURE MAC DONNELL-DOUGLAS, PRINTED IN U.S.A, 1975.

Después del establecimiento de Mexicana de Aviación (1924), la sección técnica encargada de controlar el desarrollo de los servicios aéreos comerciales siguió ofreciendo abundantes permisos para establecer nuevas empresas, hasta realizar "la dudosa hazaña de conceder licencias a más líneas aéreas que en cualquier otra parte del mundo".¹⁴ Sin embargo, la mayoría nunca llegó a operar, y otras, al registrar déficit económicos, vendieron sus acciones o se fusionaron con las compañías de mayor jerarquía, por lo que sólo contadas aerolíneas sobrevivieron durante un tiempo considerable, con las notables excepciones de Mexicana de Aviación y Aeronaves de México.

En 1934, Antonio Díaz Lombardo y algunos miembros de la Alianza de Camioneros de México fundaron la otra gran línea aérea con que cuenta actualmente nuestro país, Aeronaves de México, S. A., también conocida como Aeroméxico. Esta empresa inició sus actividades el 15 de mayo de 1934, conectando a la ciudad de México con Acapulco, lugar que los capitalistas extranjeros ya consideraban como un nuevo sitio vacacional en el Pacífico.¹⁵

Aeronaves de México también figuró entre las aerolíneas que lucharon por sobrevivir en contra de la centralización de los servicios aéreos que realizaba Pan Am, y su independencia sólo se mantuvo hasta 1940, puesto que en ese año la aerolínea norteamericana compró el 40% de sus acciones y, con esta adquisición, monopolizó prácticamente el transporte aéreo interno y externo de México. Después de esta operación Pan Am procedió a reorganizar la estructura de Aeroméxico, empresa que inició su proceso de expansión de la misma manera que Mexicana de Aviación, es decir, como una filial de Pan Am, y de 1940 a 1944 se apoderó de Transportes Aéreos del Pacífico, Líneas Aéreas Jesús Sarabia y Taxis Aéreos de Oaxaca. Y entre 1942 y 1946 efectuó los trámites necesarios para controlar y unir a todo el sistema aéreo del noroeste de México, que en ese en-

¹⁴ *Necesidad de fortificar la industria aérea mexicana*, Edic. Mac Donnell-Douglas, Printed in USA, 1975, p. 3.

¹⁵ *Aeronaves de México, a plan for the future*, Edic. Mac Donnell-Douglas, Printed in USA, 1975, p. 5.

tonces se hallaba en poder de la United Airlines (gráfica 3).

La American Airlines, Inc., por su parte, solicitó permiso a nuestro gobierno, para ampliar sus rutas internacionales hasta la ciudad de México, en 1940. El permiso concedido a esta institución le permitió cubrir las rutas Eagle Pass-Laredo-Monterrey-México y Los Ángeles-El Paso-Monterrey-México, y suscitó un hecho de gran trascendencia ya que marcó el inicio de la competencia internacional dentro de la aviación mexicana aunque, como se ha podido apreciar, sólo dos empresas se disputaban el mercado aéreo de México, Pan American Airways y American Airlines, y la primera ya ejercía un fuerte control sobre el espacio aéreo nacional y las rutas internacionales desde y hacia México.

El tráfico aéreo de mercancías, en nuestro país se inició prácticamente en 1931 cuando Francisco Sarabia obtuvo la primera concesión oficial para realizar vuelos exclusivos de carga, con el objeto de extraer el chicle y el café, que hasta la fecha se siguen explotando y transportando por avión en numerosas localidades del sur y sureste de México.

La San Luis Mining Co. tramitó en ese mismo año el permiso correspondiente para fundar su propia aerolínea, con el fin de trasladar el metal extraído de sus yacimientos. En 1934, esta empresa modificó su razón social adquiriendo el nombre de Líneas Aéreas Mineras, cuya red incluía a las ciudades de Culiacán, Los Mochis y La Paz, así como a un gran número de pueblos mineros ubicados en el noroeste de México. Y en diciembre de 1943, esta aerolínea se convirtió en una filial de la United Airlines, bajo el nombre de Líneas Aéreas de México, S. A.

La importancia que adquirió el establecimiento de pequeñas aerolíneas regionales para el transporte exclusivo de mercancías, fue tal que, para 1945, el entonces Departamento de Aeronáutica Civil había concedido un total de trescientos permisos para este tipo de transportes.¹⁶ La proliferación de este tipo de aerolíneas determinó que en 1939 el transporte aéreo de mercancías alcanzara su máxima tasa de participación, hasta la fecha, al representar casi las tres cuartas partes (74.1%) del tráfico

¹⁶ Villarreal Cárdenas, *op. cit.*, p. 6.

total. En ese mismo año, las 1 039 toneladas desplazadas, del equipaje, y las 271 del correo constituyeron, respectivamente, el 20.6% y el 5.3% restante (gráfica 1).

El gran desarrollo que registró la aviación comercial mexicana después de la Primera Guerra Mundial, empezó a disminuir prácticamente desde 1935, por la tensión política que reinaba a nivel internacional antes de ocurrir el segundo conflicto bélico mundial. Este acontecimiento frenó por un lado la evolución de la transportación aérea civil a escala planetaria, pero, por el otro, intensificó la construcción de la infraestructura aérea, la frecuencia de los vuelos y el volumen de las mercancías desplazadas por motivos estratégico-militares principalmente. Estos hechos no se registraron exclusivamente en los países que contaban con una importante industria aeronáutica. También se llevaron a cabo en numerosas naciones subdesarrolladas que carecían de dicha industria, pero que representaban sitios estratégicos de gran interés para las potencias en conflicto, ya que se tenía la certidumbre de que en esta guerra la seguridad nacional dependería básicamente de la fuerza aérea militar.

En el continente americano, un gran número de naciones, entre ellas México, firmaron el acuerdo para la Defensa de las Américas y, con base en sus cláusulas se construyeron nuevas pistas, se rehabilitaron las ya existentes, se compraron aviones y se instalaron radioayudas para la navegación aérea.¹⁷ Esta coyuntura histórica permitió que la principal potencia del hemisferio estimulara, sin necesidad de recurrir al disfraz de la aviación civil, una importante red aeroportuaria destinada, en primer lugar, a la defensa del continente, pero que después le serviría de base para extender su control sobre la aviación comercial de toda la región latinoamericana.

¹⁷ En México, por ejemplo, el aeropuerto internacional de Mérida, Yuc., actualmente considerado como el más importante del sureste de nuestro país, inició sus actividades desde 1928 como un campo aéreo estratégico para la defensa del Canal de Panamá, y durante el conflicto bélico de 1939-1945, este aeropuerto y el de Ciudad del Carmen, Camp., se rehabilitaron para el uso de aparatos militares, y en ellos se emplearon los mejores materiales, lo que le sirvió para su buena conservación hasta la fecha. Vid. Aeropuertos del Sureste, *Revista Aeronáutica, ASA*, No. 2, México, 1974, p. 9.

TERCERA ETAPA

La vocación comercial de la aviación no se consolidó sino hasta después de 1945, con la estabilización de la situación política mundial, los progresos técnicos que registró la aeronavegación, el incremento en los intercambios internacionales y la aplicación de la política turística, que se extendió tanto sobre los países desarrollados como sobre los subdesarrollados, y convirtió al avión en un vehículo exclusivo para el transporte de pasajeros.

Al concluir la Segunda Guerra Mundial un gran número de empresas aéreas inició sus actividades en México, alentadas básicamente por la demanda que se generó durante dicho conflicto. Sin embargo, cuando el mercado aéreo volvió a su cauce normal, los altos costos de operación ocasionaron que la mayoría de las aerolíneas pequeñas fracasaran y fueran absorbidas paulatinamente por las compañías más poderosas.

Mexicana de Aviación continuó su política de absorción gracias al respaldo financiero de Pan Am. Así, en 1955 se apropió de una empresa que operaba en el estado de Jalisco, mediante la cual tuvo acceso a uno de los sitios que más prometían en el campo turístico, Puerto Vallarta. Años después compró las acciones de Transportes Aéreos de México que, a su vez, ya se había fusionado con otras dos aerolíneas que conectaban a diversas localidades del sureste (gráfica 2). A principios de la década de los sesenta se redujo la jerarquía de Pan Am sobre Mexicana de Aviación, y en 1970 ésta última se convirtió en una empresa de capital 100% mexicano, gracias a los subsidios que hasta la fecha le otorga el gobierno federal.¹⁸

A través de Aeroméxico, Pan Am también siguió manifestando el deseo de monopolizar los servicios aéreos del país, y a instancias de ésta se apoderó en 1954 de las empresas Líneas Aéreas de México y Aerovías Reforma, así como de varias rutas que cubría la compañía

¹⁸ En los años sesenta Mexicana de Aviación se encontró al borde de la quiebra y sólo se logró reponer con el apoyo del Estado, quien asumió un gran porcentaje del capital pasivo de dicha empresa y avaló la compra de modernas unidades aéreas. Vid. *Memoria 1924-1978 de Mexicana de Aviación*, CMA, 1979.

Aeropostal (gráfica 3). En 1957 el gobierno federal adquirió todas las acciones de Aeroméxico, y a partir de este año el Estado ya no se encarga únicamente de otorgar las concesiones áreas y de vigilar el desarrollo del tráfico comercial, sino que, además, asiste al mercado como empresa oferente, a través de la aerolínea "nacional" Aeronaves de México.

La centralización de los servicios aéreos se siguió efectuando después de este acontecimiento, pero ahora alrededor de la empresa estatal: a fines de los años cincuenta, Aerolíneas Vega, Aerolíneas Rojas, Aeromava, y Servicios Aéreos Especializados quedaron bajo el poder de Aeroméxico; en 1960 absorbió a la compañía Aerolíneas Mexicanas y varios años después quedaron bajo su dominio las rutas servidas por Transmar de Cortés y Aerovías Guest, las cuales le permitieron iniciar sus servicios internacionales (gráfica 3). En 1968 agrupó a varias de sus aerolíneas filiales y constituyó la empresa Aeronaves Alimentadoras (cuadro 1), con el objeto de mejorar el sistema de rutas secundarias que no justificaban el uso de grandes unidades de vuelo. Esta empresa operó bajo la responsabilidad de Aeroméxico hasta 1977, a pesar de que muchas de sus rutas resultaron desde sus inicios antieconómicas y sólo se mantuvieron bajo el supuesto de que brindaban un importante servicio social.

Como puede advertirse, el interés del Estado se ha centrado principalmente en Aeroméxico y Mexicana de Aviación, cuya envergadura económica les permite asistir al mercado aéreo internacional y controlar las rutas troncales del país.

Al lado de éstos coexisten otros dos tipos de concesionarios aéreos, los de carácter regional (ciento treinta y ocho aerolíneas) y los que brindan servicios aéreos especializados (seis empresas dedicadas específicamente al transporte de carga y correo). Las restringidas características socioeconómicas del mercado aéreo en el que se desenvuelven estos concesionarios explica por qué las dos grandes aerolíneas no se han interesado en absorberlos. Además de las

CUADRO 1

AERONAVES ALIMENTADORAS	
1.	Aeronaves del Norte
2.	Aeronaves del Este
3.	Aeronaves del Sur
4.	Aeronaves del Sureste
5.	Aeronaves del Oeste
6.	Aeronaves del Mayab
7.	Aeronaves del Pacífico
8.	Aeronaves del Centro

Fuente: Oficina General de Aeronaves de México, S. A., México 1977.

empresas matriculadas en México, operan en nuestro territorio veintiocho aerolíneas extranjeras: trece latinoamericanas, siete estadounidenses, seis europeas, una canadiense y una asiática (cuadro 2).

La estructura actual que presenta la aviación, no sólo de México, sino, en general, la de todo el mundo, de hecho se forjó durante las últimas décadas al incrementarse notablemente el tráfico de pasajeros (cuadro 3).

El auge del transporte aéreo en nuestro país responde, por tanto, a la política turística que estructuraron, a escala planetaria, las principales potencias del mundo, desde fines de los años cincuenta y, aunque el análisis del turismo queda fuera del presente estudio, debe señalarse que existen diversas obras en las que se cuestionan sus "beneficios" y se demuestra que esta actividad ha sido recomendada, diseñada,

CUADRO 2
AEROLINEAS EXTRANJERAS

CONTINENTE Y PAIS	EMPRESAS
<u>AMERICA</u>	
Canadá	Canadian Pacific Airlines LTP
Estados Unidos	American Airlines Inc. Braniff Airways Inc. Eastern Airlines Inc. Hughes Air Corp. (Air West) Pan American World Airways Inc. Texas International Airlines Western Airlines Inc.
Argentina	Aerolíneas Argentinas
Brasil	Empresa de Viacao Area Rio Grande (VARIG)
Colombia	Aerovías Nacionales de Colombia (AVIANCA)
Costa Rica	Líneas Aéreas Costarricenses
Cuba	Empresa Consolidada Cubana de Aviación
Ecuador	Compañía Ecuatoriana de Aviación
Guatemala	Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA)
Honduras	Transportes Aéreos Nacionales de Honduras
Nicaragua	Líneas Aéreas de Nicaragua
Panamá	Air Panama International
Perú	Aeroperú
Salvador	Taca Internacional Airlines
Venezuela	Venezolana Internacional de Aviación (VIASA)
<u>EUROPA</u>	
España	Líneas Aéreas de España (BERIA)
Francia	Companie Nationale Air France
Holanda	Compañía Real Holandesa de Aviación (KLM)
Bélgica	Líneas Aéreas Belgas (SABENA)
Alemania	Sociedad Alemana de Aviación (LUFTHANSA)
Inglaterra	British Overseas Airways Corp.
<u>ASIA</u>	
Japón	Japan Airlines Company, LTD

Fuente: Departamento de Transporte Aéreo Nacional, Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C. y T., México 1977.

construida y controlada por las transnacionales norteamericanas.¹⁹

La programación de esta actividad por las corporaciones transnacionales provocó que gran parte de las inversiones nacionales y extranjeras (directas e indirectas) se volcaran no sólo sobre el acondicionamiento de los ámbitos geográficos dedicados al turismo sino, también, sobre la infraestructura transportuaria que le es indispensable. Esta coyuntura histórica propició, en un lapso relativamente corto (dos décadas), la construcción de nuestra extensa red aeroportuaria, la instalación de un eficiente sistema de radioayudas para la navegación aérea y la adquisición de modernas aeronaves.

El inusitado desarrollo del turismo y la consolidación económica de la aviación comercial parecen indicar, en general, que el transporte aéreo es un medio de desplazamiento accesible para las masas; pero las cifras oficiales que manejan diversas organizaciones relacionadas con el tráfico aéreo desmienten esta situación. En Francia, por ejemplo, sólo el 5% de la población total ha utilizado este medio de desplazamiento; el 0.4% lo usa frecuentemente, y entre 5 000 y 10 000 personas constituyen la "sociedad del Jet".²⁰ Se podría pensar que éste es sólo un caso particular, pero los datos que proporciona la Agencia Federal de Aviación Comercial de los Estados Unidos demuestran que, incluso en este país, donde la importancia numérica de la clase rica es mayor y el medio de transporte aéreo es más usual, sólo un pequeño grupo de personas lo utiliza; el 75% de su población jamás se ha subido a un avión, y a

¹⁹ Para entender esta situación, debe recordarse que, al concluir la Segunda Guerra Mundial el imperio norteamericano se consolidó como el principal polo hegemónico del bloque capitalista, lo cual le permitió programar el destino socioeconómico de numerosas naciones, imponiendo un nuevo orden mundial. Para Europa elaboró un programa de reconstrucción (Plan Marshall) y para América Latina preparó nuevos caminos de desarrollo, más bien, subdesarrollo, sobre todo después del receso económico estadounidense de 1958; y entre las nuevas políticas que se elaboraron para nuestro país y en general para toda América Latina, destaca la del turismo. Vid. Balderrama Gómez, J., *La penetración de capital monopolista en los servicios turísticos de México, tesis de licenciatura*, ENE, UNAM, México, 1972.

²⁰ Biplan, Pierre, *op. cit.*, p. 126.

CUADRO 3

TRAFICO AEREO DE PASAJEROS

AÑO	Pasajeros	Tasa de incremento decenal
1950	1 033 000	
1960	1 780 000	72.3
1970	4 494 000	152.5
1977	11 795 000	137.7

Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil, SC y T, México 1979.

escala mundial el 97% de la población nunca ha utilizado las aeronaves como medio de transporte.²¹

Por otra parte, aunque el turismo constituye la base económica de la aviación comercial, no debe subestimarse la participación de los viajes aéreos realizados por motivos de negocios, ya que ellos significan aproximadamente el 24% del tráfico aéreo mundial. Los estudios de la Port of New York Authority revelan que, en la ruta del Atlántico Norte los viajes de negocios representan el 26%; el 35% en las rutas hacia América del Sur, y entre el 10 y el 15% en las rutas hacia el Caribe y México.²²

Esta situación pone en evidencia dos cosas: que el avión constituye un medio de transporte usado básicamente por las clases privilegiadas representadas en la mayor parte de los países por reducidas élites, y que los viajes de negocios adquieren tal importancia, que en algunas naciones su participación supera a lo que se considera el mercado base del avión: el turismo.

²¹ Torres Vivanco, J., "El sistema aeroportuario de México en relación con su economía", *Revista de Economía*, Vol. XXX, No. 12, México, 1967, p. 397.

²² *El desarrollo de los viajes internacionales por vía aérea en América Latina*, OACI, Quebec, 1968, pp. 2, 3 y 4.

Respecto a la nacionalización de Aeroméxico y la independencia de Mexicana de Aviación, debe aclararse que, después de 1945, los gobernantes de todo el mundo en general ya habían comprendido la utilidad de las aeronaves tanto en el campo político-militar como en el económico, por lo que paulatinamente tomaron en sus manos el control de la construcción aeronáutica y la organización del transporte aéreo civil. No obstante, sólo las principales naciones del mundo adquirieron el pleno dominio sobre las llamadas aerolíneas "nacionales", en tanto que los demás países, en particular los subdesarrollados, no acumulaban en sus manos más que una oriflama meramente simbólica, puesto que la nacionalización es, a menudo, sólo de nombre.²³

Esta situación es fácil de entender si se recuerda que la mayor parte de la producción aeronáutica se reparte entre Estados Unidos, Rusia, Francia e Inglaterra, y que estos países organizan la distribución del equipo aéreo en función de sus imperativos político-económicos.²⁴ Las aerolíneas "nacionales" de los países subdesarrollados, como el nuestro, están controladas, además, a través de los préstamos "atados" que nos ofrecen las instituciones financieras del exterior, o mediante la asistencia técnica que brindan los constructores para la conservación y mantenimiento del equipo aéreo, así como para la capacitación del personal navegante, y las sugerencias que nos hacen tendientes a la apertura o cierre de determinadas rutas aéreas.²⁵

En el caso de Mexicana de Aviación, la influencia de Pan Am se ha seguido manifestando aunque de manera indirecta, como lo afirmó la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México durante los conflictos laborales de 1972, al señalar que, "los pilotos aviadores se están

enfrentando al periodo político y económico de grandes empresas extranjeras que han logrado arrastrar a compañías nacionales. De esto puede tenerse idea si se observa con detenimiento la amalgama hoy vigente entre las empresas monopolistas de los Estados Unidos, y determinados intereses criollos a aquéllas subordinados. La Compañía Mexicana de Aviación puede usar este nombre, no sólo por demagogia, sino porque atrás está la Pan American Airways".²⁶

Con base en estas consideraciones, se puede afirmar que el mantenimiento de nuestra deficitaria aerolínea "nacional", y los subsidios que se brindan a la empresa privada Mexicana de Aviación, constituyen una "fachada de prestigio" que se estimula como parte del costo social que tiene que afrontar el Estado dentro de su proceso de desarrollo-subdesarrollo e, implícitamente, porque constituye un escalón vital para la atracción del mercado turístico.

La evaluación que se ha hecho respecto al desarrollo histórico de los servicios aéreos en México no debe malinterpretarse y pensar que éstos, con todo y las deformaciones provocadas en su estructura no cumplen una labor social, o bien que no debieran utilizarse en nuestro país. Sin embargo, como el Lic. Díaz Figueroa lo expresa, "la teoría subjetiva ha estudiado la escala de valorización de los bienes, dejando establecidos los principios de prioridad. México no debe desarrollar arterias de lujo ni turísticas, cuando le falta integrar su territorio por medio de comunicaciones al alcance de su bolsillo y adecuadas a sus necesidades,²⁷ ni debe fincar su desarrollo económico y social en base al aerotransporte, ya que por sus mismas características técnicas constituye un medio de desplazamiento caro, que si bien permite el traslado rápido y cómodo de las élites nacionales y extranjeras, inhibe la circulación masiva de mercancías".

El estudio del tráfico aéreo, ya sea de pasajeros, carga o correo, se debe ubicar, por tanto, dentro de este marco de relaciones histórico-económicas que han generado una estructura monopólica y dependiente en la que la participación de Aeroméxico sólo permite la existen-

²³ Biplan Pierre, *op. cit.*, p. 126.

²⁴ Un somero análisis sobre las unidades de vuelo empleados en México, nos permitiría saber que las fábricas estadounidenses Boeing Mac Donnell-Douglas y Cessna Aircraft Company controlan por completo nuestro mercado aéreo.

²⁵ Al respecto puede consultarse el estudio titulado: *Necesidad de fortificar la industria aeronáutica mexicana*, que realizó la compañía norteamericana Mac Donnell-Douglas, editado por los Estados Unidos en 1975.

²⁶ *Revista Hélice*, Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, año XV, febrero, 1974, México, p. 4.

²⁷ Díaz Figueroa, F., *op. cit.*, p. 63.

cia de otra gran empresa, Mexicana de Aviación, y cuyo objeto es fundamentalmente captar el flujo de las corrientes turísticas, más que ra-

cionalizar la deficiente conformación de nuestra red de transportes e integrar física y socioeconómicamente a todo el país.

BIBLIOGRAFÍA

- ASPA, *Revista Hélice*, Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, año XV, febrero, 1974, México.
- Balderrama Gómez, J., *La penetración del capital monopolista en los servicios turísticos de México*, tesis de licenciatura, Escuela Nacional de Economía, UNAM, México, 1972.
- Bíplan Pierre, "L'aviation civile: outil stratégique et idéologique", *Rev. Hérodote*, No. 3, Editions François Maspero, París, 1976.
- CMA, *Memoria 1924-1978 de Mexicana de Aviación*, México, 1979.
- Díaz Figueroa, F., *La política de transportes en el desarrollo económico*, tesis de licenciatura, Escuela Nacional de Economía, UNAM, México, 1966.
- Donnell-Douglas, Mac, *Aeronaves de México, a plan for the future*, Printed in USA, 1975.
- , *Mexicana, a plan for the future*, Printed in USA, 1975.
- , *Necesidad de fortificar la industria aérea mexicana*, Printed in USA, 1975.
- George Pierre, *Geografía Activa*, Ediciones Ariel, Barcelona, 1976.
- OACI, *Desarrollo de los viajes internacionales por vía aérea en América Latina*, Organización Internacional de Aviación Civil, Quebec, 1968.
- Ordaz Hernández, A., *Evaluación económica y análisis del transporte aéreo*, tesis de licenciatura, Escuela Nacional de Economía, UNAM, México, 1966.
- Revista Aeronáutica*, No. 2, México, 1974.
- Revista Aeronáutica*, No. 21, mayo, 1968, México.
- Torres Vivanco, J., "El sistema aeroportuario de México en relación con su economía", *Rev. de Economía*, Vol. XXX, No. 12, México.
- Villarreal Cárdenas, R., *Algunos aspectos de la aviación comercial en México*, Instituto Tecnológico de México, México, 1954.