

De los medios de transportes el aéreo es el más reciente y el que ha evolucionado de manera más rápida. Sus antecedentes se remontan al siglo V d.C., época en la que se diseñó el cometa (o papalote), que fue el primer aparato volador. Ocho siglos después el inglés Roger Bacon concluyó que así como el agua sostiene un barco, el aire podía soportar objetos más pesados.

A comienzos del siglo XVI Leonardo da Vinci contribuyó de manera significativa al desarrollo de la aviación: inventó el tornillo aéreo o hélice, el ornitóptero (máquina con alas como las de un pájaro que se podían mover de forma mecánica), el helicóptero, diseñado para elevarse mediante el giro de un rotor situado en el eje vertical, y el planeador en el que el piloto se sujetaba a una estructura rígida a la que se fijaban unas enormes alas como las de las aves.

En Kitty Hawk, Carolina del Norte, Estados Unidos, Orville y Wilbur Wright volaron por primera vez en un aparato más pesado que el aire el 17 de diciembre de 1903.¹

En estos tiempos casi nadie pensaba en el avión como medio de transporte; sin embargo, a partir de 1911 se comenzó a trasladar correspondencia desde los poblados de Hendon a Windsor, en Inglaterra.

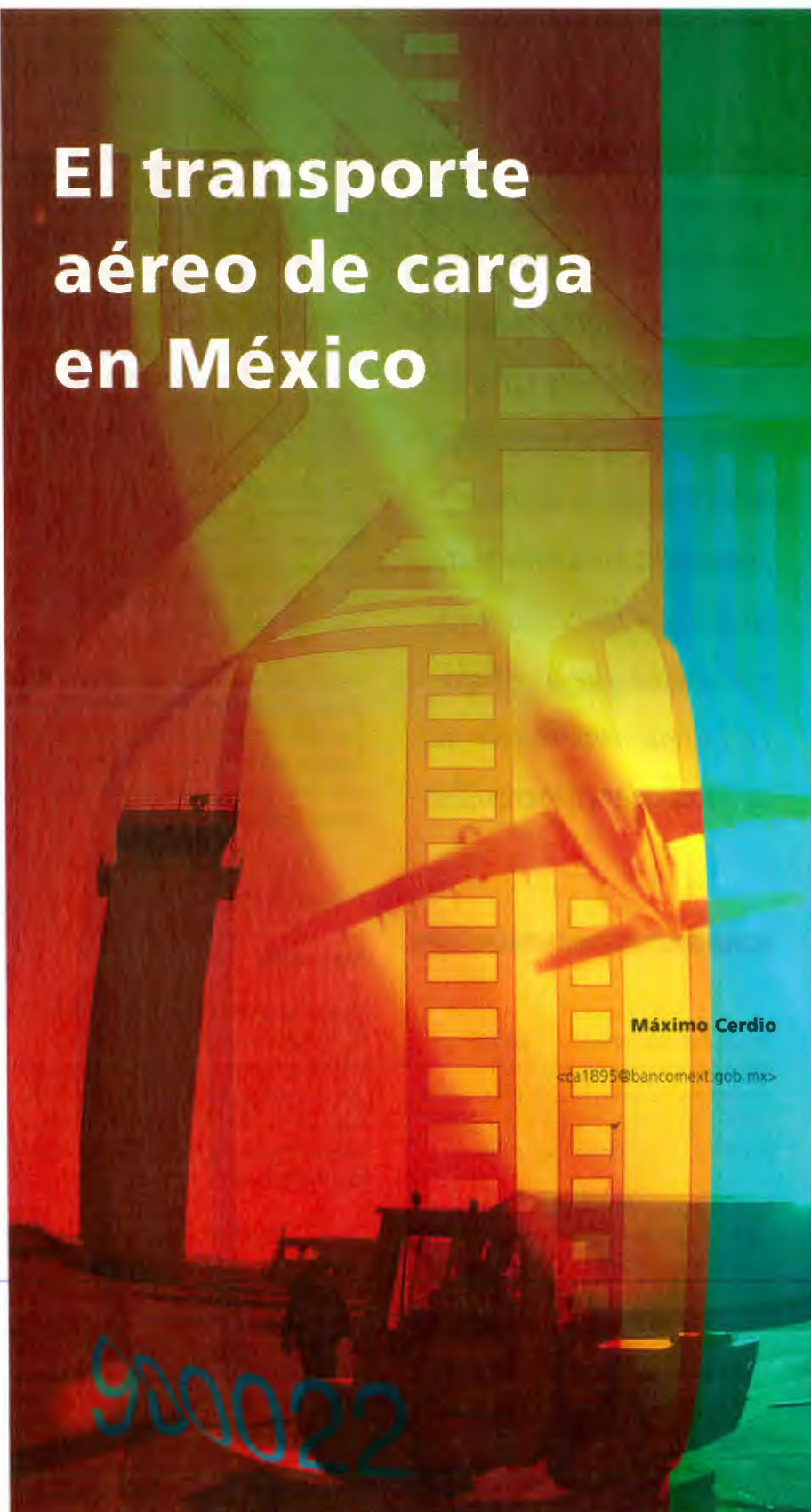
La primera guerra mundial generó la necesidad de aplicar este invento a objetivos militares, y los gobiernos invirtieron mucho en la investigación de aeronaves. Así, mientras en 1914 los aviones alcanzaban una velocidad de 113 km/h, los que entraron en funcionamiento en 1918 volaban a 225 km/h.

Con la llegada de la paz, se adaptaron algunos bombarderos para que funcionaran como transporte aéreo entre París y Londres. Cada vuelo llevaba hasta cuatro pasajeros; ello lo convertía en un transporte muy caro, por lo que se estudió la posibilidad de constituir naves y crear un servicio rentable de pasajeros, lo cual ocurrió de 1920 a 1930.

El transporte aéreo de carga en México

Máximo Cerdio

<ca1895@bancomext.gob.mx>



1. Icarito La Tercera <<http://icarito.latercera.cl/especiales/transportes/aereo/intro.htm>>, agosto de 2005.

La estrategia de integrar algunas de las actividades de Aeroméxico, Mexicana y sus filiales por medio de la controladora Cintra fue exitosa porque salvó a las empresas de una situación inminente de quiebra y fomentó una eficiencia que se reflejó en la reactivación de sus actividades comerciales

Uno los primeros aviones fue el Armstrong-Withworth Argosy, capaz de transportar a una persona a una velocidad de 153 km/h; sin embargo era tan pequeño que no podía volar más de 500 kilómetros sin hacer escala.

En 1936 las compañías aéreas inglesas recibieron los hidroaviones Short Empire, con una autonomía de vuelo de 1 300 kilómetros. Ello permitía acortar casi a la mitad el tiempo de vuelo entre Inglaterra y sus colonias en África y Asia.

A su vez, en Estados Unidos comenzaron a funcionar los DC3.

El inicio de la segunda guerra mundial favoreció de nuevo las investigaciones aéreas. El

transporte comercial recibió mayor impulso cuando se dio más potencia a los propulsores de los aviones. Un avance importante ocurrió en 1958, con la adopción, por parte de las líneas aéreas británicas y estadounidenses, del avión a reacción para el transporte comercial. Además de los aviones supersónicos, un gran avance en los viajes aéreos fue la introducción, en 1970, del Boeing 747, que puede transportar a más de 500 pasajeros.

En la actualidad el Boeing 747 pasó a segundo lugar. El Airbus A380 es el avión de pasajeros más grande del mundo y despegó por primera vez el 27 de abril de 2005. Puede trasladar a 555 pasajeros; su envergadura es de 79.8 metros; tiene la misma longitud que ocho autobuses londinenses de dos pisos, y en sus alas suficiente espacio para estacionar 70 coches. Dentro de él hay gimnasio, bares y casinos. El A380 tiene 50% más espacio que el Boeing 747: es 15 metros más ancho, cuatro más alto y dos más largo que éste.

El A380 sólo es superado por el avión de carga de seis motores Antonov An-225 Mriya, diseñado para transportar cohetes para la ex Unión Soviética. El An-225 es 11 metros más largo y ocho veces más ancho que el A380, pero no es tan alto como éste.²

El avión en México

Alas y raíces

En los años veinte, el transporte aéreo encontró en México una nación con infraestructura de transporte terrestre escasa y en mal estado. El conflicto revolucionario se había prolongado y la estrategia militar más recurrente fue la de destruir la joven infraestructura ferroviaria.

Las peculiaridades de la compleja geografía mexicana, como el territorio extenso y variado, la orografía accidentada, las diferencias altimétricas notables, etcétera, que tanto dificultan la construcción, la operación y el desarrollo del transporte terrestre, contribuyeron a la buena acogida del transporte aéreo, que se distinguía

porque requería poca inversión en infraestructura y equipo; además, no tenía problemas topográficos y con las grandes distancias, aunque en muchos casos su uso estuvo restringido por sus limitaciones operativas naturales: reducida capacidad de carga y un costo alto por unidad transportada.³

La economía mexicana de ese entonces era casi agrícola, por ello predominaba la carga voluminosa y pesada; no obstante, hubo productos (el café y el chicle) y servicios (como el correo) que no soportaban las prolongadas e inseguras travesías ferroviarias o por carreteras, y se convirtieron en usuarios naturales del transporte aéreo.

De los años veinte a los cuarenta destacó la creación de las dos empresas más importantes de México: la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A. (cuya concesión se otorgó en julio de 1921), que poco tiempo después se convertiría en la Compañía Mexicana de Aviación o Mexicana, y Aeronaves de México (Aeroméxico), fundada en 1934.

Con estas compañías surgió el transporte aéreo como una opción con características operativas opuestas a las del ferrocarril, que era la modalidad dominante en esos años.⁴

En relación con la carga transportada en esta primera etapa, los registros estadísticos muestran crecimientos muy grandes en términos relativos, pero modestos en términos absolutos, pues a finales de 1940 el total de toneladas transportadas fue de un poco más de 3 500.

En el sureste, en 1933, donde las carreteras tardarían muchos años más para llegar, Francisco Sarabia fundó la empresa Transportes Aéreos de Chiapas, que cubrió en un inicio una ruta chiapaneca de la costa del Soconusco a la zona de los altos (Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal de las Casas), y al año siguiente se amplió hacia

3. La mayor parte de la información de estos primeros periodos hasta antes de 2000 se obtuvo de Óscar Armando Rico Galeana, *El transporte aéreo de carga doméstica en México*, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2001, pp. 1-16.

4. En este periodo surgió también el autotransporte, modalidad que recibiría un enorme apoyo por parte del Estado mediante grandes inversiones en infraestructura básica, y que de manera paulatina tomaría el liderazgo del transporte de carga y pasajeros.

2. Página en internet de El País: <http://www.elpais.es/buscadores/articulo/20050427elpepuco_2/Tes/elpporeco/>, octubre de 2005.

Tabasco y Yucatán. Esta empresa transportaba productos agrícolas de alta densidad económica, como café y chicle, cuyo comercio estaba limitado por lo inaccesible de la región.

Los años de fortalecimiento

Esta etapa de 1940 a 1960 coincide con la segunda guerra mundial. De 1940 a 1945, la carga aérea fue de 5 000 toneladas anuales, y de 1945 a 1952 la tasa de crecimiento media anual fue de más de 30%, y pasó de 7 500 a 48 500 toneladas. En la historia de la aviación mexicana no se ha repetido un periodo con una tendencia de crecimiento tan grande en los volúmenes de carga transportados; de hecho, la marca de 50 000 toneladas, que casi se alcanzó en 1952 y 1956, sólo se superó hasta 1970.

En estos años Mexicana inició un servicio semiespecializado para este mercado con cinco aviones Douglas C-47 y un C-54 que cubrían todas las rutas concesionadas y ofrecían servicios bajo contrato de fletamento. En 1956 adquirió tres aviones Fairchild C-82 Cargopacket diseñados para transportar carga aérea.

Después de la etapa de enorme crecimiento de la posguerra, que coincide con el periodo presidencial de Miguel Alemán Valdés, en los volúmenes de carga hubo una caída de 1953 a 1954, un buen incremento de 1955 a 1956, un descenso de 1957 a 1958, y por último una estabilización de 1959 a 1960; en estas etapas se movilizaban alrededor de 40 000 toneladas.

En los años de la guerra y en especial en la posguerra surgieron varias empresas pequeñas y se consolidaron casi todas las que ya operaban desde la etapa anterior. Aeroméxico se expandió a toda la región de la costa occidental, incluidas Tijuana y la península de Baja California, y Mexicana cubrió la porción oriental del país, desde Laredo y Matamoros hasta Mérida.

Las rutas del norte-occidente son importantes en el sistema nacional de transporte aéreo, ya que, por su lejanía del centro del país y su relativa inaccesibilidad carretera, tienen condiciones favorables para las características operativas y económicas del transporte aéreo. La ruta de Acapulco y las de Mazatlán, La Paz, Hermosillo y Tijuana siempre han sido relevantes para Aeroméxico y explican su éxito comercial en este segundo periodo de desarrollo.



Se puede afirmar que si en el lapso anterior se cimentó la plataforma de desarrollo de Mexicana, Aeroméxico tuvo su formación definitiva de 1940 a 1960. Fueron varios los hechos fundamentales en este proceso, pero destacan la adquisición de acciones de Aeroméxico por Pan American Air Ways (Panam), en 1941, la compra de Líneas Aéreas Mexicanas, S.A., en 1949, y la de Aerovías Reforma en 1953, y su nacionalización en 1959.

El auge económico de la posguerra imprimió un fuerte crecimiento en Aeroméxico que se manifestó en la expansión de sus rutas y la adquisición de las empresas mencionadas pero también en la constante innovación tecnológica de sus aeronaves. En 1946 se incorporó el primer Douglas DC-3 a la flota. Este avión, con capacidad para transportar 24 pasajeros, tenía casi el doble de potencia y capacidad de carga que los pequeños aviones con que se contaba. En 1949 se comienzan a usar los DC-4, que a su vez doblaban la capacidad de los DC-3, con más de 40 asientos, cuatro poderosos motores y mayor independencia de vuelo, necesarios para cubrir la creciente demanda hacia Acapulco y las enormes distancias de las nuevas rutas del norte-occidente.

En 1954 se adquirieron los nuevos Convair 340, en 1957 los Bristol-Britannia de 92 pasajeros para atender la ruta recién abierta a Nueva York, Estados Unidos, y en 1959, ya nacionalizada la

empresa, con un préstamo de Nacional Financiera, S.A. (Nafinsa) se adquirieron seis DC-6, que cambiaron de manera radical el perfil comercial de Aeroméxico.

Mexicana, impulsada por Panam desde Estados Unidos, no se quedaba atrás en la expansión de rutas y la innovación tecnológica de sus aeronaves, pero sentía una presión creciente de Aeroméxico, que recibía apoyo del gobierno mexicano y de la cual era socio el ex presidente Miguel Alemán.

La relación entre el gobierno mexicano y Panam había sido difícil desde hacía muchos años, y uno de los puntos de diferencia tenía que ver con las condiciones de nacionalidad y contratación de los pilotos. En 1957, con apoyo discreto del gobierno, los accionistas mexicanos de Aeroméxico readquirieron las acciones de la empresa que permanecían en poder de Panam y en 1958 se constituyó el Sindicato Nacional de Pilotos Aviadores (Aspa) que incluía a los trabajadores de Aeroméxico y Mexicana. Aspa se declaró en huelga el 23 de enero de 1959 y a los cinco días el gobierno de México requisó todas las compañías para garantizar la continuidad del servicio. El 28 de julio de 1959 Aeroméxico se convirtió en propiedad del Estado por decreto presidencial. Los contratos colectivos de trabajo de Aeroméxico, Mexicana y Aspa se firmaron meses después.

En el decenio de los años sesenta la industria aérea era muy distinta a la que inició el segundo periodo de desarrollo en 1940. En estos años hubo cambios estructurales que definieron el perfil de la industria en los siguientes decenios. Aeroméxico y Mexicana se afianzaron como las empresas más importantes de México, al expandir sus rutas mediante nuevas concesiones o por medio de la adquisición de pequeñas empresas.

Águilas de acero

En 1960 las aeronaves impulsadas por turbo-reactores surcaron los cielos mexicanos. En sólo 10 años estas aeronaves sustituyeron a las de hélice. En julio de 1960, Mexicana puso en el aire los De Havilland-Comet, de fabricación británica, con capacidad para 81 pasajeros. Para noviembre, Aeroméxico comenzó a volar sus Douglas DC-8, equipados con cuatro turbinas Pratt & Whitney, que fue el prototipo de las aeronaves modernas; con capacidad para 118 pasajeros, podía despegar con un peso máximo de 130 000 kg y alcanzar velocidades de hasta 0.88 mach a 13 000 m de altura. El DC-8 fue el avión oficial del gobierno de México, pero en 1977 el presidente José López Portillo adquirió dos Boeing 727 para el estado mayor presidencial.

A principios de los años sesenta, Aeroméxico, ya nacionalizada, incorporó otras tres aerolíneas declaradas en quiebra: Aerolíneas Mexicanas, Trans Mar de Cortés y Guest; esta última tuvo especial importancia porque trajo consigo la ruta transatlántica hacia Madrid y París, así como el servicio hacia Sudamérica.

En el decenio de los cincuenta Aeroméxico vivió su máxima expansión nacional; los sesenta fueron de su expansión internacional.

En contraste, mientras Aeroméxico se convertía en el centro de los afanes de modernidad del gobierno mexicano en el sector del transporte y en instrumento destacado en sus objetivos de integración social y política, Mexicana se vio presionada por una larga serie de problemas laborales y financieros que propiciarían cambios muy importantes.

Cuando en agosto de 1959 se constituyó el sindicato de pilotos (Aspa), los directivos estadounidenses de Mexicana se negaron a reconocerlo, con el argumento de que la Ley Federal del

Trabajo mexicana los consideraba empleados de confianza. Al efecto, rescindieron el contrato de trabajo. La respuesta fue una huelga en los primeros días de 1960, con la inmediata requisición gubernamental (y la modificación de la Ley Federal del Trabajo), de la que saldrían, meses después, Aeroméxico nacionalizada y Mexicana con graves problemas financieros (por la duración del conflicto y porque en esos meses se invirtió en la compra de los primeros aviones turbopropulsados). El contrato colectivo de trabajo de Mexicana y Aspa se firmó en mayo de 1960.

A finales de ese mismo año hubo una huelga de los trabajadores de tierra y los sobrecargos: pedían el reconocimiento de sus respectivos sindicatos. Aspa iniciaría dos huelgas más, la primera en abril de 1961 y la segunda en noviembre de 1964. En 1965, para aliviar sus problemas financieros, Mexicana vendió al gobierno federal sus aeropuertos, recibiendo por ellos poco más de 100 millones de pesos, que casi se transfirieron íntegros al Instituto Mexicano del Seguro Social, Petróleos Mexicanos y la Secretaría de Hacienda por adeudos no cumplidos. En septiembre de 1967, poco después de que se había decidido sustituir la flota con los Boeing 727, Mexicana se declaró en suspensión de pagos. Los acreedores tomaron el control de dos de los tres aviones recién comprados y la situación se volvió insostenible.

Los funcionarios mexicanos sustituyeron a los estadounidenses y, poco después, inversionistas de México adquirieron las acciones de Panam. Con esto se ampliaron las posibilidades de negociación con los acreedores y con los sindicatos, y se cerró un largo capítulo de problemas con la empresa transnacional.

En 1969 la suspensión de pagos de Mexicana quedó sin efectos, y ésta volvió a mostrar tendencias de crecimiento: tenía para ese entonces seis Boeing 727-100, cuatro DH-Comet y seis DC-6. Poco tiempo después se desharía de los Douglas y los Comet; con ello mantuvieron su flota sólo con aviones Boeing 727, simplificaron la logística del mantenimiento y disminuyeron los tiempos y costos asociados.

Mientras que de 1960 a 1970 la cifra se mantuvo casi estática entre las 40 000 y las 50 000 toneladas anuales, de este último año a 1981 creció de manera vigorosa, con una tasa

promedio anual de casi 12%. Por primera vez en la historia la carga transportada alcanzó las 50 000 toneladas en 1970; se duplicó en 1976 y en 1979 fue de 147 629 toneladas. La cantidad máxima llegó a más de 173 000 toneladas en 1981.

Desde finales de los años sesenta, Aeroméxico compró aviones Douglas DC-9 para completar su flota, y en 1973 adquirió dos DC-10-30 con capacidad para transportar a más de 300 pasajeros, pero no fueron rentables. La empresa creció con subsidios de las finanzas públicas y año tras año tuvo una mayor demanda de pasajeros y carga; sin embargo, los resultados financieros fueron cada vez peores. En 1977 se efectuaron estudios muy detallados para reducir las crecientes pérdidas de la empresa y se encontraron problemas en los aspectos operativo, laboral y técnico que no se pudieron resolver.⁵ Todavía a finales de 1979 se realizó un contrato de compra por varios miles de millones de pesos para adquirir dos DC-10-15, 10 DC-9-32 y seis DC-9-80, pero en 1982 no se recibieron dos de estos últimos aviones por falta de dinero.

Por su parte, Mexicana mostró un crecimiento sostenido con buenos resultados financieros. En 1980, transportó más de ocho millones de pasajeros y funcionó con una flota de 42 Boeing 727 y tres Douglas DC-10-15, que volaban en promedio 12 horas diarias. Era la cuarta aerolínea más antigua del mundo en servicio, ocupaba el vigésimocuarto lugar por su desempeño y se le consideraba la aerolínea con mayor desarrollo en los últimos años. Sin embargo, todo esto se logró también con subsidios del gobierno mexicano, que de manera paulatina fue adquiriendo una mayor participación como accionista.

Para 1982 cuando el gobierno tenía 58% de las acciones de Mexicana, decidió tomar el control administrativo de la empresa y sustituyó a los principales directivos. Estas asignaciones crearon la posibilidad de que las dos aerolíneas troncales se fusionaran pasando a ser propiedad de la nación, pero también despertó reacciones

5. En lo operativo había rutas que no eran racionales en lo técnico y económico; en lo laboral, se habían otorgado condiciones de trabajo y contratación que resultaban una carga importante para la empresa; en lo técnico había problemas logísticos y de ingeniería, en especial en el mantenimiento, por la diversidad de aeronaves en operación y la poca rentabilidad de los DC-10.

opuestas en Mexicana. En noviembre de ese año estalló una huelga en la empresa que provocó una situación crítica al sumarse a los problemas por la caída de la demanda del transporte, como consecuencia de la crisis económica de México. El nuevo gobierno reubicó al antiguo director general en su puesto y esto resolvió el problema laboral.

De 1960 a 1982, Aeroméxico y Mexicana dominaron el mercado nacional de manera abrumadora y mantuvieron una importante presencia en las rutas internacionales. En contraste, en los mercados regionales, atendidos por las aerolíneas troncales, comenzaron los problemas de ineficiencia, con repercusiones para los usuarios. El crecimiento de las compañías en términos de instalaciones, equipo y cobertura fue notable, pero con subsidio del Estado. Para el final del periodo, el gobierno mexicano tenía el control de ambas aerolíneas y buscaba un futuro planificado y controlado para el sector aéreo nacionalizado.

Turbulencia en los cielos de México

Durante los sexenios de Luis Echeverría Álvarez y José López Portillo (1970 a 1976 y 1976 a 1982, respectivamente), México se endeudó, confiado en la capacidad de crecimiento de la economía nacional y en la cuantía de los yacimientos petroleros descubiertos en el golfo de Campeche. La caída de los precios internacionales del petróleo, la devaluación del peso frente al dólar, la fuga de capitales y el crecimiento del servicio de la deuda externa crearon una situación de inflación incontrolable y llevaron al país a una virtual suspensión de pagos.

En consecuencia, el gobierno mexicano emprendió una serie de cambios radicales en materia de política económica y administración pública. El modelo general de actuación estatal y de regulación económica cambió del proteccionismo al liberalismo. Se transformó el modelo de desarrollo económico basado en la sustitución de importaciones por uno sustentado en la promoción de las exportaciones. Asimismo, se inició la llamada *reforma económica*, por medio de la cual se redujo de manera drástica la participación del Estado en la economía, se privatizaron las empresas paraestatales, se disminuyó de manera notable la regulación de los mercados y se contrajo la administración pública.

Como consecuencia de la crisis económica y los problemas financieros que agobiaban a las paraestatales Aeroméxico y Mexicana, de 1981 a 1989 se redujo de manera significativa la cantidad de toneladas transportadas (de casi 180 000 se cayó a 160 000 toneladas).

Ante la determinación gubernamental de no financiar más el déficit de estas compañías, en 1988 las autoridades de Aeroméxico intentaron aplicar una importante restructuración técnica y operativa para racionalizar el funcionamiento de la empresa, y en abril se declaró en quiebra; el Banco Nacional de Obras y Servicios liquidó a los trabajadores y organizó una sindicatura para hacerse cargo de los activos y las rutas con el objetivo de restablecer el servicio, lo cual se consiguió en menos de un mes.

El gobierno mexicano vendió los bienes de Aeroméxico a un grupo de inversionistas privados, los cuales constituyeron la empresa Aerovías de México, S.A. de C.V., que conservó el nombre comercial de Aeroméxico. La nueva empresa contrató a gran parte de los empleados y trabajadores liquidados previamente, pero en condiciones laborales distintas. De esta manera, Aeroméxico volvió a ser una empresa privada.

En 1989, el gobierno regresó el control administrativo de Mexicana al sector privado mediante la venta de 25% del capital social. El nuevo consejo directivo decidió cambiar la razón social de la empresa por el de Corporación Mexicana de Aviación y conservó el nombre comercial de Mexicana.

De manera paralela a la privatización de las dos aerolíneas troncales, en 1988 se emprendió la restructuración de las rutas en el mercado nacional, clasificando los destinos y sus enlaces en tres categorías jerarquizadas por la longitud y el volumen de demanda: troncal-nacional, troncal-regional y regional-alimentador. Se propuso que Aeroméxico y Mexicana se concentraran en la troncal-nacional y atendieran los grandes corredores. En la troncal-regional se establecieron dos grandes zonas a lo largo del país, una en el occidente y otra en el golfo-caribe, atendidas por Aerocalifornia y Aviaca, respectivamente. En el rango regional-alimentador, se propusieron cinco centros de concentración en las ciudades de Hermosillo, Monterrey, Guadalajara, Oaxaca y Mérida, desde donde funcionarían empresas como Aerocozumel, Aerocaribe, Aerovías Oaxaqueñas y Aeromar.

La privatización de las empresas troncales y la publicación del modelo rector fueron los cimientos para establecer un mercado de transporte aéreo que privilegiara la participación del sector privado y se organizara según un modelo de mayor competencia y libertad de acceso.

El buen tiempo y el mal tiempo

La restructuración propuesta por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por medio del nuevo modelo rector fue beneficiosa. Hubo cambios en el número y el tipo de empresas registradas y de las aeronaves, en la distribución de la demanda entre los tres rangos de la aviación (troncal, regional y de fletamento) y en la estructura de rutas en el sistema. En este periodo surgieron por primera vez empresas dedicadas sólo al transporte de carga (como Aerotransportes Más de Carga, que hasta 2004 estuvo en operación).

En el periodo de 1987 a 1996 el número de empresas registradas creció, en especial en los segmentos dedicados a la aviación regional y el fletamento: en 1987 las troncales eran dos, las regionales seis; en 1992 las troncales permanecieron igual, se sumaron 10 regionales, surgieron cinco de fletamento; en 1996 se estableció una troncal más, las regionales disminuyeron a 13, y se constituyó otra más de fletamento.⁶

La empresa troncal que inició actividades en este periodo y llegó a ocupar un puesto relevante en el subsector fue Transportes Aéreos Ejecutivos S.A. (TAESA). Con un Boeing 727-100, en febrero de 1991 comenzó a prestar servicios regulares de México a Saltillo, para julio de ese año ya contaba con 10 aeronaves, y en 1993 llegó a ser la tercera aerolínea troncal, con una flota de 92 aeronaves y 2 400 empleados, y cubría 27 destinos en México y cinco en Estados Unidos.

La flota conjunta creció de 100 aviones en 1987 a 224 en 1996. Se incorporaron vehículos de tecnología avanzada como los Airbus-320 y los Boeing 757 y 767, y se desincorporaron las aeronaves más antiguas, como los DC-8 y los DC-10.

6. Francisco Heredia Iturbe, *La restructuración del transporte aéreo de carga en México, 1987-1996*, Publicación Técnica 123, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1999, p. 11.

El aumento de las aeronaves en operación duplicó la capacidad de oferta de las aerolíneas, y en ese periodo se pasó de 14 427 a 27 455 asientos disponibles de manera simultánea.

Pero el cambio más significativo que se registró como consecuencia de la restructuración del sistema aéreo fue la redistribución de la demanda de transporte de pasajeros en las tres categorías: troncales, regionales y de fletamento.

De 1987 a 1992 la participación de las aerolíneas regionales casi se cuadruplicó (en 1987 transportaron a 900 000 pasajeros, en 1992 a más de tres millones). Este crecimiento hizo evidente la demanda en el mercado regional que había sido desatendida por las aerolíneas troncales y las condiciones de apertura económica establecidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en 1988.

Para Aeroméxico y Mexicana, a pesar de la mejora en sus volúmenes de atención, los primeros cinco años de los noventa estuvieron marcados por problemas financieros heredados del periodo anterior y una serie de dificultades ocasionadas por malos manejos administrativos y financieros en su jerarquía superior.⁷

En febrero de 1993 se anunció que Aeroméxico y Mexicana firmarían un pacto estratégico para generar economías de escala, aumentar la eficiencia en algunas de las actividades que se pudieran compartir y enfrentar la guerra de tarifas con más competitividad.

A finales de 1994 las dos aerolíneas se enfrentaron a una situación financiera que las puso al borde de la quiebra. La crisis económica nacional que se desató en diciembre de 1994 agudizó todavía más la carga de sus deudas y disminuyó los volúmenes de demanda de estas dos empresas.

Al paso de los años, Aeroméxico y Mexicana habían incorporando a varias filiales dedicadas a la prestación de servicios de transporte aéreo (Aeroperú, Aerolitoral, Aeromexpress, Aeromextur, Aeromonterrey, Aerolibertad, Aerocozumel y Aerovías Caribe) y a otras actividades relacionadas (Sertel, Sabre de México, SEAT,

Turborreactores, Datatronic, Servicios Operativos Aéreos, etcétera), que hacían muy complicada la restructuración financiera y la negociación con los organismos acreedores. Por estas razones, en mayo de 1995 se creó la compañía controladora Cintra, cuyos principales objetivos fueron: "servir de instancia armonizadora de intereses entre accionistas y acreedores de ambas empresas; promover la inyección de recursos a esas compañías bajo criterios de equidad y racionalidad económica; establecer la misión y el plan estratégico de cada empresa y fomentar alianzas con otras aerolíneas para enfrentar la competencia en los mercados internacionales".⁸

La estrategia de integrar algunas de las actividades de Aeroméxico, Mexicana y sus filiales por medio de la controladora Cintra fue exitosa porque salvó a las empresas de una situación inminente de quiebra y fomentó una eficiencia que se reflejó en la reactivación de sus actividades comerciales (la carga transportada en 1995 fue de menos de 300 000 mil toneladas, mientras que para 1998 llegó casi a las 500 000).

A pesar del éxito comercial de Cintra, los problemas por señalamientos de comportamiento monopólico comenzaron a surgir. En los años siguientes se registraron varias quejas y en septiembre de 1999 la Comisión Federal de Competencia inició una investigación por concentración prohibida, considerando que los mercados potencialmente afectados eran los constituidos por el servicio público de transporte aéreo regular nacional de pasajeros y de carga, y el servicio de transporte aéreo nacional no regular, en la modalidad de fletamento de pasajeros y de carga.⁹

La situación de Cintra se complicó a finales del decenio de los noventa, ya que sus pasivos se transfirieron de las cuentas de las instituciones de crédito al Instituto de Protección al Ahorro Bancario (IPAB), como consecuencia del proceso de rescate gubernamental de las instituciones bancarias por el extinto Fondo Bancario de Protección al Ahorro (Fobaproa). En octubre de 1999, Cintra anunció que después de la última restructuración de las acciones de la empresa el IPAB había asumido el control y tenía 52% de las

acciones, y el gobierno federal 11% por medio de Nafin, con lo cual Aeroméxico y Mexicana regresaron a ser propiedad estatal.

En 2000, el IPAB hizo público su deseo de vender las acciones de Cintra; para ello solicitó a la Comisión Federal de Competencia autorización para ofrecer las aerolíneas de manera conjunta, ya que así se podría obtener un mayor beneficio. La Comisión declaró que las aerolíneas deberían venderse y funcionar por separado; para ese efecto, ordenó la desintegración de la controladora. Esta decisión causó mucha controversia en los sectores relacionados con el transporte aéreo.

La ley obliga al IPAB a vender a Cintra porque éste debe enajenar los bienes que custodia; por ello, el 8 de febrero de 2005 Cintra anunció la venta del grupo en tres partes: la primera formada por Grupo Mexicano de Aviación, constituido por Mexicana y Click (antes Aerocaribe); la segunda por Aerovías de México, integrada por Aeroméxico y Aerolitoral, y la tercera por Servicios de Apoyo en Tierra. Aeromexpress, la empresa de carga, y Alas de América, empresa de capacitación de personal, se quedarían en manos de los primeros dos grupos en partes iguales. Las filiales Turborreactores y Sabre, que son compañías de sistemas de reservación de las aerolíneas, quedan pendientes.¹⁰

La publicación de la convocatoria para la venta se hizo el 6 de julio de 2005, y los potenciales compradores dispondrían hasta el 26 de julio para adquirir 100% de Aeroméxico y Mexicana, pero el plazo se prorrogó hasta el 9 de agosto con la esperanza de engrosar la lista de interesados.

El 15 de septiembre de 2005 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó cuatro concesiones para aerolíneas de bajo costo a las empresas Vuela, de Pedro Aspe; A Volar, de Jorge Nehme; Interjet de Miguel Alemán, y Aerolíneas Mesoamericanas, de Guillermo Heredia.¹¹

En el Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, el Programa de Desarrollo del Sector Comunica-

7. Manuel Ruiz Romero, *La aviación civil en México*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1999, p. 78.

8. Francisco Heredia Iturbe, "Las aerolíneas mexicanas en la secuela de la privatización", *Notas*, núm. 51, Instituto Mexicano del Transporte, México, marzo de 2000.

9. *Ibid.*

10. "Privatización aérea: entrega de la soberanía", *Milenio Semanal*, 1 de agosto de 2005.

11. "En auge, las aerolíneas de bajo costo", *El Universal*, 15 de septiembre de 2005.



ciones y Transportes consignaba que se debería tener una infraestructura adecuada, moderna y eficiente en la red aeroportuaria de México. El 9 de febrero de 1998 se publicaron en el *Diario Oficial de la Federación* los lineamientos generales para la apertura a la inversión privada en el sistema aeroportuario mexicano. El proceso de privatización se planteó en dos fases. En un principio las sociedades controladoras, poseedoras de los títulos de concesión, tendrían una participación estatal mayoritaria, pero habría socios comerciales privados que aportarían de 10 a 15 por ciento del capital social y que se incorporarían mediante licitaciones públicas. En la segunda etapa se planeó emitir acciones representativas del capital de las sociedades controladoras para colocarlas en los mercados de valores nacional e internacionales, previendo que los inversionistas extranjeros pudiera participar hasta con 49% de estas acciones.

Al efecto, en mayo de 1998 se constituyeron formalmente las sociedades controladoras de aeropuertos como empresas de participación estatal temporal mayoritaria denominadas Grupo Aeroportuario del Sureste, Grupo Aeroportuario del Pacífico, Grupo Aeroportuario del Centro Norte y Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México.

Estos grupos administraban los 35 principales aeropuertos de México, que representaban 60% de los que tenía el organismo público Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y que, en conjunto, en 1995 manejaron 96.8% del total de pasajeros y 95.8% de la carga.¹²

12. Francisco Heredia Iturbe, "El proceso de apertura a la inversión en el sistema aeroportuario mexicano", *Notas*, núm. 42, Instituto Mexicano del Transporte, México, septiembre de 1998.

Tal vez como un reflejo de las tendencias que se han apuntado, la carga transportada por vía aérea en México creció de manera importante de 1990 a 1999: casi se triplicó, con una tasa promedio anual de 12.7%, pasando de 164 000 a 482 700 toneladas; este ritmo de crecimiento fue muy superior al que registraron el autotransporte, el transporte marítimo y el ferroviario.

El avión en México en el tercer milenio

Parque aeronáutico

Según la Dirección General de Aeronáutica Civil, para el año 2000 el parque aeronáutico comercial matriculado (aeronaves de servicio público, incluso aerolíneas y aerotaxis, con excepción de las privadas y las oficiales) era de 1 173, para 2004 se sumaron otras 225.

En 2004, el equipo de vuelo de las líneas aéreas mexicanas (se incluyen sólo aeronaves activas con matrículas nacionales y extranjeras, no los taxis aéreos) estaba integrado por 310 unidades:¹³ 206 troncales, de las cuales 22 fueron de Aerocalifornia (que inició operaciones en 2001), 74 de Aerovías de México, 34 de Aviaca, ocho de Líneas Aéreas Azteca (2001), 68 de Mexicana de Aviación; 60 regionales, de las cuales dos fueron de Aero Cuahonte, 27 de Aerolitoral, 15 de Aeromar, nueve de Aerovías Caribe (dio de baja 14 unidades) y siete de Grupo Aéreo Monterrey; cuatro de fletamento, de las cuales, dos fueron de Aerolíneas

13. Dirección General de Aeronáutica Civil, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Transporte, *La aviación mexicana en cifras, 1989-2004*, México, 2004, pp. 100-111.

Damojh (2003), uno de Avioquintana (2004), y uno de Omnifly (2004).

En 2004, las aerolíneas nacionales exclusivas de carga eran 17 con 40 aeronaves.

Red aeroportuaria

En el 2000, México atendía la demanda de carga y pasajeros nacional e internacional con 28 aeropuertos nacionales y 57 internacionales. Para 2004 sólo hubo un cambio administrativo, ya que el año anterior el aeropuerto de Ensenada, Baja California, se reasignó como aeropuerto nacional.

Si hubo cambios significativos en los *aeródromos*,¹⁴ ya que en 2000 había 1 130, y para 2004 se construyeron 79 más.

En relación con el movimiento aeroportuario de México, en 2000 el servicio de operaciones (no incluye servicios de pasajeros, ni aviación oficial ni privada) comerciales A¹⁵ fue de 1 009 791; de éstas 746 519 fueron nacionales, 187 504 internacionales y 75 786 de fletamento. En 2004, este movimiento comercial aumentó sólo a 1 020 153, y hubo 744 028 operaciones nacionales, 217 663 internacionales, 33 774 de fletamento y 24 688 de carga (en 2000 no se informó de movimientos *exclusivos* de carga).¹⁶

En relación con las operaciones atendidas en la aviación comercial (con excepción de las de transporte de pasajeros), el aeropuerto que más actividades tuvo en 2000 fue el de la Ciudad de México, con 272 654 operaciones, seguido por el de Guadalajara, Jalisco, con 106 498. En 2004, los dos aeropuertos mantuvieron sus lugares con 295 459 y 107 005 operaciones, respectivamente.

Carga aérea

En México, desde siempre el transporte aéreo ha sido el medio que se utiliza menos para trans-

14. Es un área definida de tierra o agua para despegue, aterrizaje o acuatizaje o movimientos de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de operación.

15. Se refiere al movimiento correspondiente generado por los vuelos de líneas aéreas de itinerarios nacional e internacional.

16. Dirección General de Aeronáutica Civil, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Transporte, *op. cit.*, p. 120.

portar mercancías. En 2003, por ejemplo, de carga *interna* las líneas aéreas *nacionales* transportaron alrededor de 0.1 millones de toneladas, mientras que por medio del transporte marítimo se trasladaron 35.2 millones de toneladas; a su vez, el ferroviario movilizó 37.3 y el carretero 416 millones de toneladas.¹⁷

En relación con la carga transportada en servicio *local e internacional en operación regular*¹⁸ y de fletamento,¹⁹ en 2000 la carga total fue de 502 069 toneladas; de éstas las líneas nacionales transportaron 177 088 y las extranjeras 324 981 toneladas.

Para 2004, el total de carga transportada fue de 561 502 toneladas, de las cuales 232 750 fueron transportadas por las líneas aéreas nacionales y 328 752 por extranjeras.

Según el gobierno federal mexicano, estos comportamientos obedecieron a la reactivación de la economía mundial y a la mejoría de la aviación comercial en el mundo.²⁰

La tasa de crecimiento media anual de 2000 a 2004 fue de 7.07% para las líneas aéreas nacionales y sólo de 0.3% para las extranjeras.

En 2000 las líneas aéreas troncales nacionales transportaron 114 043 toneladas; la línea nacional que más transportó fue Aerovías de México, con 56 180 toneladas, la que transportó menos fue Aviaca, con 11 745. En 2004 (en que las troncales nacionales transportaron 99 114), la que más transportó fue también Aerovías de México, con 56 180 toneladas y la que menos Líneas Aéreas Azteca, con 2 906 toneladas.

Las líneas aéreas regionales, en 2000, transportaron 11 678 toneladas, y en 2004, 3 590; la que más transportó en 2000 fue Aerocozumel, con 309 toneladas. En 2004 no se registró carga.

En relación con las líneas aéreas exclusivas de fletamento, en 2000 se tuvo un total de 1 213 toneladas y en 2004 no tuvieron actividades.

En relación con el servicio exclusivo de carga, en 2000 se transportaron 50 154 toneladas, de las líneas que participan, la que más transportó fue Transportes Más de Carga con 33 981; toneladas; para 2004 se transportaron 130 046 toneladas y la que más transportó fue Aero JBR, con 60 404.²¹

En relación con la carga transportada por empresas *extranjeras* en servicio local e internacional en operación regular y de fletamento, como se mencionó, en 2000 la carga total fue 324 981 toneladas y en 2004 de 328 752. La empresa regular que más transportó en 2000 fue Federal Express (39 401), y de las exclusivas de fletamento Atlas Air, con 34 761; en 2004, Federal Express transportó el mayor volumen con 66 881 toneladas y Atlas Air ocupó de nuevo el primer lugar con 19 180 toneladas.

Mercancías transportadas

En relación con los principales grupos de mercancías *importadas*,²² de 1996 a 2000 (641 083 millones de dólares), el crecimiento promedio anual del importe de las mercancías trasladadas por cada modo de transporte fue diferente. El transporte aéreo tuvo el crecimiento promedio anual más importante (de 30%), lo cual hizo que casi se triplicara el valor movido por vía aérea (en 1996 fue de 6 170 millones de dólares, en 1997 de 8 981, en 1998 de 11 517, en 1999 de 13 1359 y en 2000 de 17 734 millones de dólares). En segundo lugar, el modo de transporte marítimo presentó un crecimiento promedio anual del 23%, superando por seis puntos porcentuales al del modo carretero, que se ubicó en tercer lugar con un 17%. Por último, el modo de transporte ferroviario presenta el menor crecimiento, pero aun así es importante: un promedio anual de 15 por ciento.²³

En 2000, el transporte aéreo conservó el tercer lugar en el traslado de las mercancías de importación, con más de 17 000 millones

de dólares, 10% del total. Los cinco grupos principales de mercancías que se movieron por este medio fueron manufacturas de alto valor por unidad de peso o volumen,²⁴ y tuvieron un valor de cerca de 14 000 millones de dólares, equivalentes a 79% de lo trasladado por avión.

Respecto a los principales grupos de mercancías *exportadas*,²⁵ de 1996 a 2000 el crecimiento promedio anual del importe de las mercancías exportadas por cada modo de transporte también fue diferente. El transporte aéreo tuvo el crecimiento promedio anual más alto, de 27%, con lo cual el valor transportado por vía aérea se duplicó de 1996 a 2000 (en 1996 fue de 3 859 millones de dólares, en 1997 de 5 119, en 1998 de 7 055, en 1999 de 7 241 y en 2000 de 10 018 millones de dólares). En segundo lugar, el modo de transporte carretero se incrementó en un promedio anual de 17%, es decir, 10 puntos porcentuales menos que el transporte aéreo. Los modos de transporte marítimo y ferroviario experimentaron una tendencia creciente (7 y 11 por ciento, respectivamente), lo que originó un aumento significativo en el valor movido por estos dos modos de transporte en el periodo de referencia.

En 2000, el transporte aéreo se mantuvo en el tercer lugar en el transporte de las mercancías de exportación, con una participación de 10 000 millones de dólares, lo que representa 6% del total. El conjunto de los cinco principales grupos de mercancías transportadas por este modo correspondientes a manufacturas, piedras y metales preciosos y productos farmacéuticos, agrupan más de 8 000 millones de dólares, 85% del total aéreo.

17. Estadísticas del Transporte de América del Norte <<http://nats.sct.gob.mx/Nats/default.asp?i=e>>, agosto de 2005.

18. Sujeto a itinerario, frecuencia de vuelo y horario.

19. No sujeto a itinerario, frecuencia de vuelo y horario.

20. Gobierno de México, *Cuarto Informe de Gobierno* <<http://cuarto.informe.presidencia.gob.mx/08/2004>>, septiembre de 2005.

21. Dirección General de Aeronáutica Civil, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Transporte, *op. cit.*, p. 19.

22. Los totales de las mercancías importadas y exportadas pueden no coincidir porque se extrajeron de fuentes distintas.

23. Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Manual estadístico del sector transporte 2003*, México, 2003, pp. 34-37.

24. Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos; reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas; importación de mercancías mediante operaciones de abrigo, importaciones temporales para trabajos de maquila; instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión; instrumentos y aparatos médicoquirúrgicos; partes y accesorios de estos instrumentos o aparatos, y productos químicos orgánicos, entre los principales.

25. Los totales de las mercancías importadas y exportadas pueden no coincidir porque se obtuvieron de fuentes distintas.

La carga aérea en el comercio exterior

Según el Instituto Mexicano del Transporte, durante 2002, el total nacional de la carga aérea de importación fue de casi 208 000 toneladas (1% más respecto al año anterior).

El principal destino de entrada al país de la carga aérea ha sido la Ciudad de México, con 57.4% del total de las toneladas de mercancías de importación que ingresaron por vía aérea en 2002; en segundo lugar está Guadalajara, Jalisco, que recibió 12.7% de la carga aérea del exterior.

En 2002, la carga aérea en tráfico de exportación creció en 3 708 toneladas (en 2002 fue de 158 168 toneladas, o sea 2.4%, con respecto al año anterior).

El principal origen de salida del país de la carga por vía aérea fue la Ciudad de México, con 39.91% de las toneladas totales hacia 11 ciudades. En segundo lugar se coloca Guadalajara, Jalisco, que participó con 23.3% del total de la carga aérea de exportación y en tercer lugar Toluca, Estado de México, con 5.87% de las toneladas totales de exportación. Muy cercanos a este tercer lugar estuvieron Mérida, Yucatán, y Monterrey, Nuevo León, cuarto y quinto lugares, respectivamente, con una participación en ambos casos del orden de 5.3% de las toneladas totales.

Las 14 ciudades pares más importantes de la carga aérea de exportación, que acumularon 56.4% del total de toneladas, tuvieron como destino ciudades en Estados Unidos; en segundo lugar de importancia como destino se colocaron cinco ciudades pares en Europa con un tráfico de 20.3% del total de toneladas, y en tercer lugar se presentan dos ciudades en Sudamérica como destino de carga aérea de exportación, con una participación de apenas 3 por ciento.

En 2000, México y su principal socio comercial, Estados Unidos, realizaron intercambios comerciales por 275 220 millones de dólares, de éstos, mediante el transporte aéreo se enviaron 14 156.1 millones de dólares. Para 2003, el comercio total fue por 251 697.8 millones de dólares, y el efectuado por transporte aéreo disminuyó casi a la mitad, como se observa en el cuadro.

En 2003, el comercio exterior de México fue por 335 411 millones de dólares; el transporte

MÉXICO: COMERCIO EXTERIOR CON ESTADOS UNIDOS POR MEDIO DE TRANSPORTE, 2000-2003 (MILLONES DE DÓLARES)

	2000	2001	2002	2003
Total	275 220	254 063.5	249 604.7	251 697.8
Aéreo	14 156.1	11 918.8	9 048.1	7 458.4
Marítimo	23 610.0	19 630.5	20 580.2	24 448.3
Carretero	193 246.1	176 042.1	173 554.5	175 251.9
Ferrovionario	28 456.2	16 034.2	18 591.8	19 571.3

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, INEGI <www.inegi.gob.mx>, enero de 2005.

aéreo aportó 20 068 (sólo 6 173 millones de dólares por exportaciones y 13 895 por importaciones). El medio de transporte más relevante fue el carretero con 204 234 millones de dólares, seguido del marítimo con 56 209 y el ferrovionario con 22 384 millones de dólares.²⁶


En 2003, Estados Unidos realizó operaciones comerciales por medio del transporte aéreo por 523 343 millones de dólares (una cantidad mucho mayor que lo que generó México con todos sus medios de transporte) y Canadá por 51 203 millones de dólares.

De los medios de transporte el aéreo de carga es el que ha evolucionado de manera más rápida y ha tenido un crecimiento sostenido, en parte porque se trata de un sector especializado.

El gobierno federal en el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, en el segundo objetivo del área de crecimiento con calidad que se refiere a elevar y extender la competitividad del país, se planteó como estrategia promover el desarrollo y la competitividad sectorial. En este sentido, se asentó "una oferta competitiva de servicios de comunicaciones y transportes es un elemento imprescindible para apoyar la competitividad general de nuestra economía. [...] es fundamental asegurar la modernización y expansión de la infraestructura, así como la calidad en la prestación de los servicios de comunicaciones y transportes".²⁷ Como en otros sectores, la

realidad sobrepasó los planes y programas del gobierno federal, a pesar de que se hayan invertido en infraestructura aeroportuaria 3 361. 4 millones de pesos (de los cuales el gobierno federal sólo aportó 1 804.8 millones de pesos).²⁸

La desincorporación de Cintra resuelve sólo en parte el problema del transporte en México. Para enfrentar los nuevos retos es necesario elaborar estrategias conjuntas entre los tres niveles de gobierno y la iniciativa privada, con el objetivo de conseguir rangos más atractivos de rentabilidad económica a partir de volúmenes de demanda que justifiquen la tendencia a la especialización por parte de los proveedores de servicios. También es necesario invertir de manera conjunta no para cinco años sino para plazos mucho mayores.

Óscar Armando Rico asevera que en esta tarea no dejará de ser importante el crecimiento de la infraestructura necesaria para manejar las mercancías en terminales y facilitar la coordinación con las otras modalidades de transporte, uno de los aspectos de la especialización tecnológica necesaria en el subsector. Pero también será definitiva la evolución en las prácticas logísticas de productores y demás agentes que intervienen en la planeación y el funcionamiento de las cadenas de transporte para diversificar las soluciones.²⁹ 

26. Estadísticas del Transporte de América del Norte <http://nats.sct.gob.mx/Nats/default.asp?i=e>, septiembre de 2005.

27. Gobierno de México, *Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006* <http://pnd.presidencia.gob.mx>, septiembre de 2005.

28. Gobierno de México, *Cuarto Informe de Gobierno*, op. cit.

29. Óscar Armando Rico Galeana, op. cit. pp. 24-25.