



UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO

División de Ciencias Políticas y Humanidades

**Experiencia Profesional en el Campo de la Aviación
Comercial Civil Internacional: Desempeño Laboral en
AVIACSA, 1999-2007**

**TRABAJO MONOGRÁFICO
Para obtener el grado de
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES**

**Presenta
Daniel Torres Ayala**

Asesores:

Mtro. Juan Carlos Arriaga Rodríguez

Dr. Leonardo Rioja Peregrina

Dra. Addy Rodríguez Betanzos

Chetumal, Quintana Roo, México, junio de 2008.

UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO

División de Ciencias Políticas y Humanidades



Trabajo monográfico de experiencia profesional elaborado bajo la supervisión del comité del programa de Licenciatura y aprobada como requisito para obtener el grado de:

LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

COMITÉ DE TRABAJO MONOGRÁFICO

Asesor: _____
Mtro. Juan Carlos Arriaga Rodríguez

Asesor: _____
Dr. Leonardo Rioja Peregrina

Asesor: _____
Dra. Addy Rodríguez Betanzos

Chetumal, Quintana Roo, México, junio de 2008

UQROO.SISBI.CEDOC

*Para ti mamá querida que te debo todo,
A mis muñequitas preciosas Pamelita y Camila,
A tu recuerdo padre que estas siempre conmigo,
A ustedes hermanos por que siempre estemos juntos,
Para ti que me apoyaste siempre hacer algo más.*

Agradezco ante todo a Dios por nunca dejarme solo, a todos los profesores que me ayudaron a mi formación desde la primaria hasta la profesional, a los familiares, amigos que me apoyaron siempre, a todos mis compañeros de generación por compartir grandes momentos, y aquellos extraños que aportaron alguna información para hacer este trabajo posible, AVIACSA y la gran familia que la conforma.

INDICE

PROLOGO	2
INTRODUCCIÓN	7
Capítulo Uno	12
Breve historia de una aerolínea: AVIACSA	12
1.1 El nacimiento de una línea aérea	12
1.2 Abreviaturas y códigos de la Aviación Comercial Civil.....	19
Capítulo Dos	27
La Aviación Comercial y las Relaciones Internacionales	27
2.1 Historia de la Aviación	27
2.2 Vinculación de la Aviación Comercial y las Relaciones Internacionales ...	30
2.3 Organismos que regulan o participan en la Aviación Comercial civil Internacional	35
2.4 Organismos que regulan o participan en la aviación comercial nacional..	38
Capítulo Tres	42
El desarrollo de la aviación comercial civil	42
3.1 Desarrollo de la Aviación Comercial Civil Internacional	42
3.2 El transporte aéreo comercial.	45
3.3 El transporte aéreo civil	47
3.4 Las compañías aéreas	49
3.5 El desarrollo de la Aviación Comercial Civil en México.....	56
CONCLUSIONES	61
BIBLIOGRAFÍA	64



PROLOGO

El estado de Quintana Roo es uno de los más jóvenes estados de nuestro país, ha crecido económica y poblacionalmente de manera acelerada en las últimas décadas. Efecto de lo anterior ha sido la creación de nuestra institución universitaria hace diecisiete años, de la cual han egresado profesionistas en busca nuevas oportunidades de desarrollo económico y social. Soy una de esas personas, llegué a Quintana Roo el 29 de abril de 1994, procedente del área metropolitana del Distrito Federal, donde estudiaba, en el Colegio de Ciencias y Humanidades, Naucalpan. La llegada a la ciudad de Chetumal me permitió realizar varias actividades, entre las que destacaban estudiar en la Universidad de Quintana Roo, entrenar fútbol y trabajar.

El 19 de septiembre de 1999 ingresé a una aerolínea que se estaba consolidando en el mercado de la aviación comercial, propia del Consorcio AVIAXSA S. A. de C. V., (para fines de esta monografía, AVIACSA), aerolínea que en aquel entonces era la única que tenía la ruta ciudad de México-Chetumal-Ciudad de México, y que continua en operación hasta el día de hoy. Hace ocho años operaba con un avión modelo *Boeing 727-200*, de 164 asientos, de los cuales sólo se ocupaban entre 70 y 100 lugares. En un inicio me desempeñé como trabajador general y posteriormente tuve la oportunidad de cambiar de puesto al de venta, tráfico y reservaciones (V.T.R.), función que desempeño hasta el día de hoy.

Inicié en mi puesto de V.T.R. durante el último año de la licenciatura y descubrí inmediatamente la relación entre ambos aspectos, el laboral y el académico. Está claro que existe una relación entre las actividades profesionales de la aviación comercial y la carrera de Relaciones Internacionales, pues la



aviación es una actividad de importancia en el transporte y las comunicaciones internacionales.

Por lo anterior, no hay duda que en las actividades diarias que se realizan dentro de un aeropuerto y el medio que me desenvuelve en él tiene una gran relación en el ámbito de la carrera de Relaciones Internacionales. La aviación civil se desarrolla desde cualquier aeropuerto, ya que por pequeña que pueda parecer una ciudad o un aeropuerto se puede comenzar un viaje hacia el otro lado del mundo, el servicio, la seguridad y puntualidad es una de las principales características de esta actividad.

Es por ello que me pareció pertinente realizar esta monografía por *experiencia profesional*, dado que llevo en esta empresa ocho años, mismos que llevo como pasante de la Licenciatura en Relaciones Internacionales y es mi deseo titularme para continuar mi desarrollo académico y profesional. Hablar en esta monografía sobre el desarrollo de la aviación comercial, es un tema acorde a una de las áreas de las Relaciones Internacionales por lo que desarrollare más ampliamente a partir de mi experiencia profesional y búsqueda de la información pertinente.

El mantenerme por más de ocho años dentro de la aviación comercial me ha dado la experiencia suficiente para poder tomar esta actividad con la seriedad y profesionalismo que debe mostrar un estudiante egresado de la Licenciatura de Relaciones Internacionales. Se podría minimizar la importancia de esta actividad por lo pequeñas que son las actividades de aviación en el aeropuerto de la ciudad de Chetumal: que sólo opere un vuelo diario y la poca demanda de pasajeros. Sin embargo, el aeropuerto de la ciudad de Chetumal es un aeropuerto *internacional* y es tan importante la seguridad que aplica para la operación de vuelos como en



cualquier otro aeropuerto internacional. Es decir se apega tanto a las normas nacionales como a las establecidas por la OACI e IATA.

Es de mi interés ampliar este tema a nivel local por la importancia que tiene el desarrollo de esta actividad en el crecimiento de la ciudad Chetumal, como la una de las puertas de entrada a Centroamérica. El estado de Quintana Roo es uno de los principales centros turísticos de México y del mundo, sin embargo, es una actividad que se desarrolla en gran medida en el norte del estado, donde sus principales los principales atractivos son las playas y la vida nocturna. En la zona sur del estado existen otros atractivos turísticos, principalmente culturales, que aún no han sido explotados a gran escala.

En el desarrollo del turismo, la aviación comercial es muy importante ya que es el principal medio de transporte por el que arriban los turistas al estado. “En el año de 2006 se recibieron en el aeropuerto de Chetumal 42,461 pasajeros y salieron 43,401, ya en el 2007 se recibieron 49,529 y salieron 50,401”¹, por su ubicación geográfica, Quintana Roo no ha desarrollado infraestructura de transporte terrestre de personas que asegure el sostenimiento del turismo de masas. El caso del turismo de cruceros no está relacionado al turismo de sol y playa, y en todo caso, también requiere del servicio de transportación aérea.

El aeropuerto de Chetumal ofrece servicios de transporte aéreo para el mercado nacional. Los usuarios regulares lo conforman personal del gobierno estatal, personal académico (profesores, estudiantes y funcionarios de las diferentes instancias educativa), y en menor escala, turistas que busca la tranquilidad de la ciudad y los centros arqueológicos que la rodean. Otro

¹ SCyT (1997). La aviación mexicana en cifras 1990-1996. México: Yolba - Secretaria de Comunicaciones y Transportes.



segmento del mercado es el de los inmigrantes que vuelan de la frontera sur a ciudades del norte del país y en buen número de ciudadanos de Belice.

El desarrollo de la aviación comercial, puede impulsar rápidamente el crecimiento de la actividad turística en la zona sur de Quintana Roo. La cual cuenta con grandes riquezas arqueológicas y atractivos naturales como lo son Oxtancah, Bacalar, Kohunlich, Dzibanche, Zona libre de Belice. Además hay que destacar la tranquilidad que ofrece esta ciudad capital, Chetumal, recomendada para alejarse del bullicio de las grandes ciudades y hacer de ella un atractivo distinto a un segmento específico del turismo mundial.

Mi interés en la aviación comercial y desarrollo profesional, hace tres años, me condujo a obtener la licencia de oficial de operaciones, la cual me permite realizar, en operaciones nacionales, el despacho de vuelo, es decir, la operación necesaria de peso y balance que necesita un avión para despegar; supervisar la seguridad del equipo (avión), y cuando se encuentra en tierra que todo corresponda a las características del equipo que se esté utilizando.

Otra actividad es la que en aviación comercial se conoce como *lost and found*, es decir, el sistema de rastreo de equipaje el cual abarca todas las líneas afiliadas a la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), y mediante la cual se facilita la localización de un equipaje que por diferentes circunstancias no llegue a su destino final. Esta actividad requiere de conocimientos técnicos especializados, así como el conocimiento de claves internacionales en materia de transportación de mercancías.

La aviación comercial siempre ha estado relacionada con la seguridad de los pasajeros. La aviación es una actividad en la cual la seguridad es primordial. El servicio y la puntualidad es la carta de presentación para cualquier línea aérea y





esto comienza desde el mostrador de ventas, la documentación de pasajeros y la seguridad de hacer las operaciones necesarias para que los vuelos se lleven acabo dentro de su itinerario y gusto de los pasajeros.

UQROO.SISBI.CEDOC



INTRODUCCIÓN

La presente memoria trata de explicar la importancia de las Relaciones Internacionales con la aviación comercial internacional, vincular las asignaturas tomadas durante el estudio de la licenciatura de Relaciones internacionales, así como dar un panorama amplio acerca de la aviación internacional puesto que considero, definiendo que el haber estudiado Relaciones Internacionales ha sido fundamental para mi desempeño e interacción laboral.

La monografía esta estructurada para que se pueda conocer el inicio de la aviación comercial internacional, estableciendo la importancia dentro de la sociedad internacional y los actores que en ella participan. Dentro del contexto laboral se darán a conocer las herramientas y sistemas que se utilizan y, al final, se presentarán las opiniones o consideraciones personales para un mejor desarrollo y aprovechamiento de esta actividad.

La aviación comercial tiene influencia en diferentes aspectos de las relaciones internacionales como el cultural, el económico, el político y social. En lo cultural, por ejemplo, permite el intercambio de culturas; en un aeropuerto podemos encontrar personas de diferentes naciones y regiones, con diferentes culturas y costumbres. Aunque el trato se limite solamente al registro y documentación de su equipaje en el vuelo, en la breve relación se pueden observar las impresiones que se llevan de la ciudad, la línea aérea y en general del país.

Sin embargo la aviación comercial esta regida por leyes a nivel internacional, es por ello que en el primer capítulo uno se realiza una breve historia de AVIACSA y se mencionan algunas claves y abreviaturas que se utilizan las



cuales podrían ser útiles a lo usuarios de este servicio. También se apreciara el desarrollo que ha tenido en el país.

En el aspecto económico, son necesarias grandes inversiones para que una línea aérea pueda mantenerse y destacar dentro de la aviación comercial internacional. Esto crea no sólo el interés de los inversionistas, también es importante para los Estados. Un claro ejemplo es la competencia que existe entre las dos principales armadoras o fabricas de aviones, BOEING, con bandera norteamericana y AIR BUS, la línea europea que tiene el apoyo de Alemania, Francia, Reino Unido y España. Mencionadas marcas (son) las principales competidoras en la construcción de aviones, las cuales invierten grandes capitales para desarrollar aviones más grandes, rápidos y seguros.

“El 27 de abril del 2005 se realizo el primer vuelo del hasta ahora el avión mas grande del mundo, el A380 de AIRBUS, capaz de volar con 421 toneladas de peso máximo, llevando hasta 475 pasajeros, 15 horas continuas de vuelo, un avión con un precio no menor a lo 250 millones de dólares, por el cual para su construcción se realizo una inversión para la planta de ensamblaje en Toulouse-Blagnac (Francia), de 360 millones de euros.”²

En lo político, la aviación comercial es también una actividad de importancia en las agendas de seguridad nacional de las naciones, pues representan al país como actividad comercial, social y cultural. Por ello se ha creado en 1944 dentro de las Organización de Naciones Unidas, (ONU), la Organización de Aviación Civil Internacional, (OACI), donde participan todas las naciones asociadas. También existen otros organismos internacionales para regular esta actividad, como lo son la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), por sus siglas en ingles, con objetivos de regular el servicio prestado por las líneas aéreas a nivel internacional. A estas asociaciones y otras se describirán mas adelante.

² AVION REVUE, No.54,julio 2004/No.66,julio 2004/No. 82, noviembre 2006, Madrid, España.



La aviación comercial ha tenido una importancia económica para los países. La industria aeronáutica ha sido desarrollada rápidamente, la evolución en los modelos para alcanzar una mayor competencia en este mercado ha sido marcada por el alto desarrollo de la tecnología aplicada en los aviones. En la Primera Guerra Mundial el uso de los aviones fue determinante y la inversión para construir y desarrollar modelos mas avanzados era una de las principales inversiones en los países desarrollados, posteriormente esta competencia, en el ámbito comercial se da hasta nuestros días.³

En el capítulo dos se dará un panorama mas amplio del desarrollo de la aviación comercial internacional, señalando puntualmente la influencia que tiene con la Licenciatura de Relaciones Internacionales, es de gran utilidad para la comprensión del desarrollo de las relaciones entre los Estados nacionales y la interacción e influencia de otros actores como las líneas aéreas en la escena mundial.

En la realización de esta monografía he aprovechado los conocimientos adquiridos a lo largo de mis estudios de Relaciones Internacionales para comprender los programas de operación de la aerolínea, por ejemplo la codificación de vuelos para diferentes ciudades, países, líneas aéreas, y pasajeros; comprender con mayor facilidad las leyes en materia de derecho internacional que se aplican en otros países en el desarrollo de la actividad aérea.

Es por ello que el conocimiento adquirido en algunas asignaturas de la carrera entre todas, Derecho Internacional Público, Comercio Internacional, Relaciones Económicas Internacionales, Geografía Económica y política, Organismos Internacionales y las diferentes asignaturas de Historia y Políticas de

³ Fuente: [www.sai-systems.com/aviacion/TEORIA/Aviaci%C3%B3n2.htm].



Cooperación, por ejemplo, me han ayudado a interpretar y comprender con mayor facilidad el desarrollo del sistema de transportación aérea internacional.

La aviación comercial está sujeta a negociaciones internacionales que no sólo han dado por resultado la firma de tratados y creación de organismos internacionales, los cuales son mencionados en el capítulo dos, también el permiso de tránsito o uso de espacio aéreo nacional. Al referirnos a tratados y organismos para el desarrollo de la aviación civil y comercial se deben de considerar entre otros actores tres de los principales, las naciones, líneas aéreas y los usuarios, llamados *turistas*. De esto se desprenderán también dos tipos de organismos los públicos y privados, los cuales coordinarán y fomentarán toda actividad relacionada con la aviación civil y comercial.

“De los cuales se pueden fundamentar las bases para crear y fomentar que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional el cual puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general.” (Ugarte, 1995:96)

Los Estados han convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico. La aviación comercial tiene muchas variantes económicas y esto se puede observar a nivel nacional, regional y mundial. Aun cuando en diferentes estados se puede contemplar un gran desarrollo en la industria aeronáutica, esto en ocasiones se debe a la monopolización de este servicio, y en otros casos a la demanda del mismo.

Por lo anterior en el capítulo tres se menciona el desarrollo de la aviación civil internacional de una manera cronológica. El estudio de las Relaciones Internacionales me ha permitido a comprender las leyes y organismos vinculados



a la actividad de la aviación comercial. Sólo con la comprensión de las leyes y organismos internacionales que rigen la aviación comercial se puede tener un panorama más amplio de cómo se llevan a cabo las operaciones de las líneas aéreas, los vínculos entre ellas y el papel de los estados en la regulación de las operaciones aéreas, sin dejar de mencionar a los usuarios siendo éstos los principales involucrados ya que con esta relación y leyes se busca el prestarles un servicio, basándose en seguridad y economía.

En conclusión, en esta monografía persigo los siguientes objetivos:

- 1.- Definir la relación que desde mi experiencia profesional encuentro en mis estudios de Relaciones Internacionales realizados con mi desempeño profesional hace una década en AVIACSA.
- 2.- Identificar la importancia de la aviación comercial internacional y su incidencia en las Relaciones Internacionales.
- 3.- Valorar mi desempeño profesional en la aviación comercial y mis estudios realizados en la disciplina de las Relaciones Internacionales.
- 4.- Dar a conocer el derecho y obligaciones de un pasajero que utilizara los servicios de una línea aérea nacional o internacional.
- 5.- Explicar los pasos que realizan desde la compra de un boleto, el abordaje, hasta el arribo de su destino final, de un pasajero.

A continuación, me concentraré en desarrollar en esta monografía dichos objetivos con el propósito final de titularme a partir de esta reflexión personal, académica y profesional.



Capítulo Uno

Breve historia de una aerolínea: AVIACSA

1.1 El nacimiento de una línea aérea

AVIACSA es una empresa mexicana surgida de la privatización de la empresa paraestatal Aviación de Chiapas S.A. A raíz de un lamentable accidente esta última dejó de prestar sus servicios de transportación aérea, y luego de que el Gobierno del estado de Chiapas convocó a diversas aerolíneas y grupos de inversionistas de todo el país para que operaran las rutas de la aerolínea estatal, cuyo centro de operaciones era la base aérea militar número 6 de Terán en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez.

Fue así que AVIACSA quedó constituida legalmente el 23 de mayo de 1990, iniciando su primer vuelo el día 23 de septiembre del mismo año en el tramo México-Tuxtla Gutiérrez y en un avión Bae-146 jet de cuatro motores con capacidad de noventa pasajeros. Se inauguran los primeros servicios regulares de pasajeros en las rutas de Tuxtla G. A México y a Tapachula, con la llegada de un segundo avión en el mes de Enero de 1991, se amplían las rutas hacia las ciudades de Oaxaca, Villahermosa, Cancún y Chetumal.

Dos años después, para el mes de marzo de 1992 se sustituye el equipo de vuelo por cuatro aviones *Fokker-100* jet bimotor de fabricación Holandesa con capacidad para ciento ocho pasajeros, lo cual permite el incremento en las frecuencias de los vuelos; así como la combinación y la expansión de rutas conectando a Mérida y Cancún con las ciudades de Monterrey y Cd. Juárez. Se inician también las operaciones de la Ciudad de México a Mérida y Villahermosa en vuelo directo (AVIACSA, 2000).



En el año de 1994 cuando AVIACSA une su experiencia a la de Aeroejecutivo, S.A. de C.V. (Aeroexo), empresa de aviación establecida en Monterrey, Nuevo León en 1978, especializada en vuelos Charter, con dicha unión, las dos aerolíneas fortalecen sus respectivas red de rutas de vuelos regulares; AVIACSA se expandió al incorporar nuevos destinos nacionales como Guadalajara y Tijuana, así como ciudades al extranjero las Vegas y Houston de esta manera se vuelve a sustituir la flota y se empieza a operar con equipo *Boeing 727-200* jet trimotor de fabricación norteamericana con capacidad para ciento sesenta y cuatro pasajeros.

En 1996, AVIACSA establece su propia base de mantenimiento en el aeropuerto Internacional de la ciudad de México, el cual está certificado por las autoridades de aeronáutica civil y su operación permite atender adecuadamente la flota de aviones con que cuenta actualmente la empresa, garantizando su óptimo servicio. Hoy cuenta con talleres en la ciudad de Monterrey, Guadalajara y Mérida, sin embargo las reparaciones mayores se realizan en los hangares localizados en el aeropuerto de la ciudad de México.

El 28 de agosto de 1997 se adiciona a la flota dos aviones *Mc. Donell Douglas DC-9-15* jet bimotor de fabricación norteamericana con capacidad de ochenta pasajeros, con esto se incrementan frecuencias en las rutas de mayor demanda. Con esto la compañía contaría con una flota compuesta por nueve aviones *Boeing 727-200*, tres aviones *Mc. Donell Douglas DC9-15* (Manual de AVIACSA, 2000).

El día 28 de diciembre de 1999, se adiciona un avión *Boeing 737-200 advance*, con capacidad para ciento veinte pasajeros más a la flota en operación, en la ruta México-Monterrey-Houston. El día veinte de enero del año 2000 se inaugura una nueva ruta Oaxaca-México-Bajío (León)-Tijuana



incrementando así a doce destinos nacionales y dos a los Estados Unidos en horarios convenientes (Manual de AVIACSA, 2000).

Para enero del 2002 AVIACSA, y con el objetivo de tener una mayor presencia publicitaria, así como proveerle de personalidad propia, la línea aérea renueva sus equipos de vuelo, con la introducción de nuevas aeronaves, estrenando imagen corporativa –imagen que consiste en dibujar una sonrisa en la nariz del avión, lo que se ha convertido en un símbolo muy particular y llamativo de las aeronaves de la empresa- la aerolínea abre los siguientes nuevos destinos: Hermosillo, Acapulco, Morelia, Bajío (León) y Mexicali. Hoy en día, AVIACSA ofrece vuelos a diferentes puntos de destino en la República Mexicana y fuera del país.

DIAGRAMA 01
CIUDADES DONDE VUELA AVIACSA



Fuente: www.aviacsa.com



La estructura de la empresa se consolida con la creación de hangares propios, donde los talleres de mantenimiento se convierten en una base sólida para la empresa ya que contar con estos significa grandes ahorros para la empresa. Asimismo, se crea el centro de capacitación donde se concentran las áreas de enseñanza de la empresa, en este edificio se encuentran salones especiales para los cursos que se imparten tanto para los trabajadores generales, agentes de tráfico, agentes de ventas, oficial de operaciones, pilotos y todo personal de la empresa que requiera de alguna capacitación. Dentro de AVIACSA se encuentran alrededor de 1300 empleados.

Para la capacitación del personal de AVIACSA, se encuentra con diferentes departamentos especializados en cada área, los cuales buscan constantemente nuevas formas de capacitación y un mejor aprovechamiento de las herramientas de trabajo que ofrece la empresa. También se incorporan otros tipos de capacitación como pueden ser la de primeros auxilios y la de atención de pasajeros y familiares de estos en crisis. Además de cursos dirigidos a la calidad del servicio.

Finalmente, entre el 2002 y 2007, AVIACSA se consolida dentro de la aviación comercial nacional, ya que mientras otras empresas como AEROCALIFORNIA y AZTECA presentaban serios problemas financieros y las dos compañías mas representativas de este mercado nacional como lo son MEXICANA Y AEROMEXICO se ponían a la venta a la iniciativa privada, AVIACSA incorporaba nuevos aviones y abría nuevas rutas. En la actualidad, este año, el modelo aéreo que tiene como parte de su flota comercial es el que se muestra en el siguiente diagrama



DIAGRAMA 02
MODELO BOEING-737-200



Fuente: AVIACSA, 2007

Según inventario, hasta el año pasado, AVIACSA contaba con una flota renovada de 21 Boeing 737-200 con capacidad para 120 pasajeros y 3 B737-300 con capacidad para 138 pasajeros, dejando fuera de servicio los equipos 727-200 y los Mc. Donnell Douglas DC9-15.

AVIACSA se encuentra viajando a 22 rutas nacionales, entre ellas, las principales son: Acapulco, Cancún, Cd. Juárez, **Chetumal**, Culiacán, Durango, Guadalajara, Hermosillo, León, Mérida, Mexicali, Ciudad de México, Monterrey, Morelia, Oaxaca, Puerto Vallarta, Tampico, Tapachula, Tijuana, Tuxtla



Gutiérrez, Veracruz, Villahermosa. AVIACSA también se encuentra viajando en 3 internacionales: Houston, Las Vegas y Los Ángeles en aviones como el que se presenta en el diagrama a continuación:

DIAGRAMA 03
MODELO BOEING-737 300



Fuente: AVIACSA 2007

AVIACSA se caracteriza y tiene como imagen comercial un Pakal, el cual tiene su origen en el sureste Mexicano. El Rey Pakal, es un personaje importante en la cultura maya, específicamente en lo que hoy es el estado de Chiapas y en donde vivió su máximo esplendor. La palabra **Pakal** en maya significa “Bola de Fuego” (Manual de AVIACSA, 2000). Si se fija, es una de las empresas aéreas que a nivel mundial ha diseñado un logotipo respetando la



cultura autóctona maya con lo que se intenta mostrar el orgullo regional, cultural y estatal. Abajo se presenta dicho logotipo.

La combinación del símbolo y el logotipo constituyen un conjunto que guarda entre si una relación que ha sido estudiada para conservar un equilibrio adecuado en sus composiciones. Se trata de una versión estilizada de la original que se encuentra en el bajo relieve de la lápida ubicada en la cripta del majestuoso y mundialmente conocido templo de las inscripciones en el Palenque (Ruinas Arqueológicas en el estado de Chiapas). (Manual de AVIACSA, 2000).

Tiene un diseño estilizado, moderno y de fácil memorización, con un sentido dinámico en apoyo a nuestro servicio y siendo sus principales características la simplicidad en su conjunto como elemento grafico. *AVIACSA LA LINEA AEREA DE MEXICO*, es la frase que complementa su imagen comercial, estas características pretenden identificar AVIACSA como una empresa cien por ciento mexicana. He aquí dicho logotipo:



1.2. Abreviaturas y códigos de la Aviación Comercial Civil

Importante es, dentro de la aviación, y con el propósito de mantener una comunicación clara y exacta se utiliza el alfabeto fonético. Las transmisiones se efectuarán en forma concisa y en un tono de conversación normal, se usará en todos los casos la fraseología reglamentaria, siempre que se haya prescrito en los documentos o procedimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Cuando se deletrea en radiotelefonía nombres propios, matrículas, palabras o grupos cuyo deletreo sea dudoso, se usará el siguiente alfabeto:

CUADRO 1
Alfabeto fonético

LETRA	PALABRA	PRONUNCIACIÓN
A	Alfa	Al Fa
B	Bravo	Bra Vo
C	Charlie	Char Li
D	Delta	Dél Ta
E	Echo	E Co
F	Foxtrot	Fox Trot
G	Golf	Golf
H	Hotel	O Tel
I	India	IN Dia
J	Juliet	Tshu Li Et
K	Kilo	Ki Lo
L	Lima	Li Ma
M	Mike	Maik
N	November	No Vem Ver
O	Oscar	Os Car
P	Papa	Pa Pa
Q	Quebec	Que Bec
R	Romeo	Ro Meo
S	Sierra	Si E Rra
T	Tango	Tan Go
U	Uniform	Iu Ni Form
V	Victor	Vic Tor
W	Whiskey	Uis Qui
X	X-ray	Ex Rey
Y	Yankee	Ian Qui
Z	Zulu	Tzu lu

Fuente: AVIACSA 2000



Como he explicado antes, AVIACSA vuela a gran parte del sureste de mexicano, a algunas ciudades del norte y tres ciudades importantes de Estados Unidos. Cabe mencionar que en la aviación las ciudades se identifican por tres letras que abrevian el nombre completo de la ciudad o el país, el agente de ventas, tráfico y reservaciones (VTR), debe memorizar las ciudades a las que vuela la compañía por ser parte integrante de su trabajo diario.

CUADRO 2
CODIGOS DE CIUDADES

<i>Ciudad</i>	<i>Siglas</i>
<i>Acapulco</i>	ACA
<i>Bajío León</i>	BJX
<i>Can Cun</i>	CUN
<i>Chetumal</i>	CTM
<i>Chicago</i>	ORD
<i>Guadalajara</i>	GDL
<i>Hermosillo</i>	HMO
<i>Houston</i>	IAH
<i>Las Vegas</i>	LAS
<i>Los Ángeles</i>	LAX
<i>Mérida</i>	MID
<i>Mexicali</i>	MXL
<i>México</i>	MEX
<i>Monterrey</i>	MTY
<i>Morelia</i>	MLM
<i>Oaxaca</i>	OAX
<i>Puerto Vallarta</i>	PVR
<i>Tapachula</i>	TAP
<i>Tijuana</i>	TIJ
<i>Tuxtla Gutiérrez</i>	TGZ
<i>Villahermosa</i>	VSA

Fuente: AVIACSA 2000

En la aviación comercial existen dos tipos de vuelo, el *regular* es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a concesión y a



las rutas nacionales, al extranjero, los itinerarios y las frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados. Como tienen un itinerario regular de pasajeros deben presentarse a su registro (entrega de boleto y equipaje) en los mostradores de los aeropuertos con tiempos mínimos requeridos para proporcionarles una atención adecuada y evitar contratiempos.(Manual de AVIACSA, 2000).

Los vuelos no podrán salir demorados por los pasajeros que no cumplan con las políticas que establece la compañía, los tiempos de aceptación al vuelo, están calculados para cumplir con todos los requisitos previos al despacho del vuelo. AVIACSA no incurre en responsabilidad alguna por la no aceptación al vuelo de algún pasajero que en la hora límite señalada, no hayan sido documentados.

Los tiempos mínimos para registro de pasajeros en aeropuertos son los siguientes: en vuelos domésticos o interior de la Republica Mexicana, sesenta minutos antes de la salida de vuelo, derecho de equipaje veinticinco kilos por pasajero, cierre de vuelo treinta minutos antes de la salida. A partir del 2007 se extendió a noventa minutos, la hora anticipada a los aeropuertos, esto por una revisión adicional que se aplica a cada equipaje.

Vuelos de y hacia Estados Unidos o internacionales, ciento veinte minutos antes de la salida del vuelo, derecho de equipaje sesenta y cuatro kilos o dos piezas por pasajero, cierre de vuelo veinticinco minutos antes de la salida. En estaciones que por características propias del aeropuerto se requiera cerrar el vuelo después de los veinticinco minutos se estimara un tiempo limite de hasta veinticinco minutos antes de la salida, y la puerta del avión deberá cerrarse cinco minutos antes de la salida del vuelo.



En los vuelos no regulares (Charter), el servicio de transporte aéreo no regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de estos, esta sujeto a permiso pero no a rutas, itinerarios y frecuencias fijos, opera desde y hacia cualquier punto del territorio nacional o al extranjero, y puede tener la modalidad de fletamento que se refiere a un paquete turístico o de excursión, cuando es comercializado al público con tarifas grupales o individuales. Se realiza en viaje redondo y con tiempo predeterminado de estancia.

Incluyen además los servicios turísticos al pasajero, de hospedaje y de transportación terrestre del aeropuerto al hotel y viceversa, de traslado de un grupo para eventos especiales; en viaje redondo y con estancia predeterminada, y de traslado de un grupo en viaje sencillo de ida, y con retorno sin pasajeros, o bien, redondo el mismo día, el servicio de transporte aéreo en grupo no puede comercializarse a un solo pasajero y se pueden omitir los servicios turísticos, lo cual debe especificarse en el contrato respectivo.

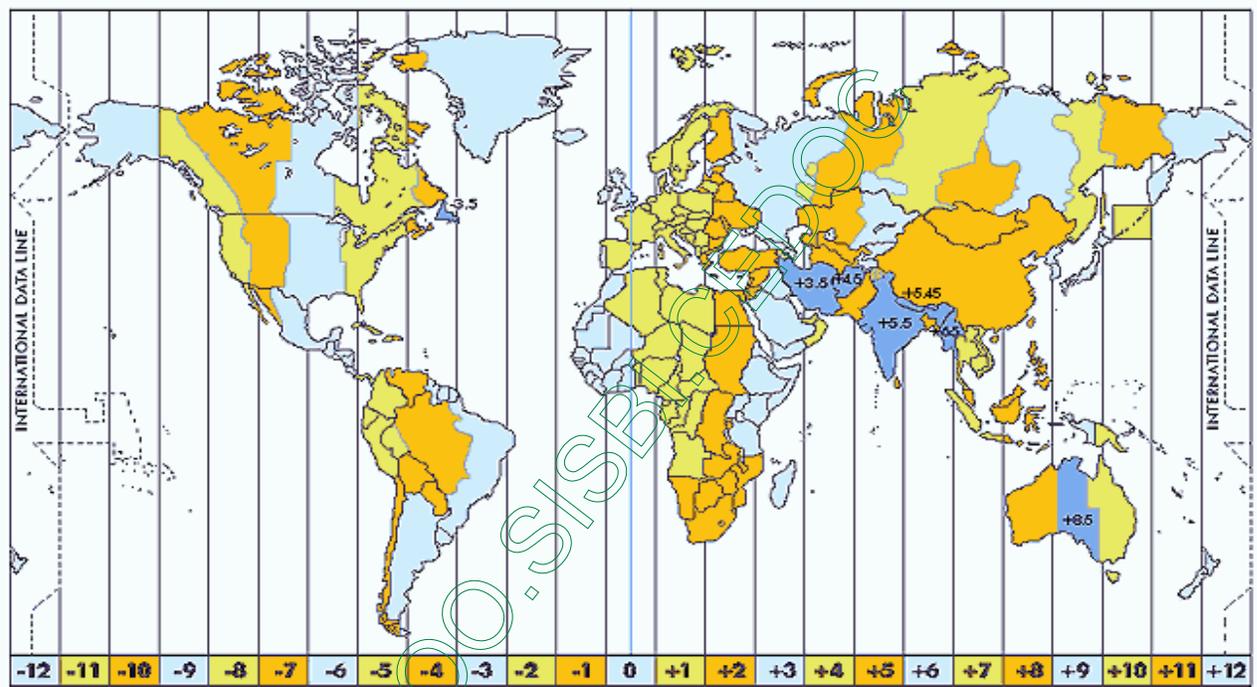
Con el fin de estandarizar la forma en que se expresa la hora local de cada país se dividió al mundo en veinticuatro husos horarios. La hora de cada huso ha sido fijada en relación al Meridiano del Observatorio Británico de Greenwich. Como se podrá observar por su distribución irregular están adaptados a las necesidades de cada país. Incluso algunos de ellos adelantan y retrasan, temporalmente o en forma permanente, la hora que tienen asignada a fin de sincronizarse con otros países o para obtener un mejor aprovechamiento de la luz solar, que les permita ahorrar energía. Esto es manejado en diferentes partes del mundo, incluyendo México, donde contamos con diferentes usos horarios de acuerdo a la ubicación geográfica e incluso por políticas o necesidades propias de una población (Manual de AVIACSA, 2000).



Los países que están dentro de los meridianos con signo positivo tienen la hora local adelantada con respecto a la hora GMT (Greenwich Meridian Time) y los países que están dentro de los meridianos con signo negativo tienen la hora atrasada con respecto al GMT, lo anterior varía de acuerdo al tiempo estándar de cada ciudad o países en relación con el GMT. Véase el siguiente diagrama.

DIAGRAMA 3

Uso horario de acuerdo al meridiano de Grenwich (GMT)



Fuente: AVIACSA 2000

Las líneas aéreas miembros de la Air Traffic Conference of America (ATC) y de la Internacional Air Transport Association (IATA) han desarrollado un procedimiento llamado AIRIMP. (ATC/IATA/Reservations Interline Message Procedures-Passenger) para comunicarse entre sí, con el objeto de que exista uniformidad y exactitud en la comunicación. A continuación en el cuadro 3 se enumeran algunas de las más actualizadas.



CUADRO 3

CLAVES AIRIMP

ACK (<i>Acknowledge</i>)	Solicitud de acúsé de recibido
ADCON (<i>Advise concernig</i>)	Dar aviso acerca de algo
ARNK (<i>Arrival unknown</i>)	Indica la llegada de un pasajero a un determinado punto
ASAP (<i>As soon as possible</i>)	Respuesta tan pronto sea posible
BLND (<i>Blind</i>)	Para identificar un pasajero invidente
BRDG (<i>Boarding</i>)	Abordaje
CFY (<i>Clarify</i>)	Solicitud d aclaración d abordaje
CHTR (<i>Charter</i>)	Vuelo de contrato
CONX (<i>Connection</i>)	Especificación de algún tipo de conexión n los mensajes
DAPO (<i>Do all possible</i>)	Solicitar s haga todo lo posible
DEAF (<i>Deaf passenger</i>)	Indicador d pasajero y requiere d atención social
DP (<i>Departure</i>)	Salida
DEPO (<i>Deportee</i>)	Pasajero deportado)
TA (<i>Estimated time of arrival</i>)	Hora estimada de llegada
FLT (<i>Fligth</i>)	Vuelo
FRAG (<i>Fragil</i>)	Equipaje Frágil
INTL (<i>International</i>)	Internacional
MAAS (<i>meet and assistnc</i>)	Localizarlo y atenderlo
MEDA (<i>Medical assistance</i>)	Solicitud d asistencia médica
MSCN (<i>misconnected</i>)	Perdida de una conexión
NAC (<i>no action taken on your message</i>)	No se ha tomado acción n determinado mensaje
NAR (<i>New arrival information</i>)	Nueva información de llegada
NOOP (<i>no operate</i>)	Vuelo no opera
ORIG (<i>Origin</i>)	Origen
PSGR (<i>passenger</i>)	Pasajero
RFI (<i>request for further information</i>)	Solicitud de información adicional
RPT (<i>repeat</i>)	Repetir
STVR (<i>stop over</i>)	Escala
SUR (<i>surface</i>)	Trasladó por tierra
TWOV (<i>transit without visa</i>)	Tránsito sin visa
UM (<i>unaccompained minor</i>)	Menor sin acompañar
VIP (<i>very impotant person</i>)	Pasajero muy importante
Wchc (<i>whl chair cabin sat</i>)	Solicitud d silla con ruedas

Fuente: AVIACSA 2000



Clase de servicio (*Class of service*): De acuerdo a la tarifa pagada, es la atención que se brinda a un pasajero en tierra y abordó.

Boleto (*ticket*): Es un contrato de transportación celebrado entre el pasajero y la línea aérea, mediante el cual la aerolínea se compromete a transportar al pasajero y su equipaje, y el pasajero a pagar la tarifa señalada por la empresa. El boleto es intransferible, es decir, no lo puede utilizar otra persona que no sea la dueña del mismo. Si algún pasajero pretende utilizar un boleto que le pertenece, AVIACSA tiene todo el derecho de detener el documento y mantenerlo en su poder.

Al momento de registrar un pasajero el boleto deberá tener como mínimo los siguientes puntos:

- Nombre de pasajero empezando por el apellido.
- Fecha de expedición del boleto
- Ruta por tramos que utilizara el pasajero
- La tarifa, IVA (MX), el TUA (XV), y el total
- El código de la aerolínea, fecha de viaje, clave de confirmación, número de vuelo.
- Sello validador de Aviacsa, o de la agencia de viajes que lo emitió.
- Forma de pago (efectivo, tarjeta de crédito etc.)
- Endoso y restricciones de la tarifa que pago.
- La validez del boleto
- Clave del boleto (one way (OW), round trip (RT), complete circle (CC), open jump (OJ))
- Clave de reservación

En el registro de pasajeros, el agente VTR deberá tener especial cuidado al momento de desprender el cupón de vuelo, es muy importante verificar el tramo que esta utilizando el pasajero en ese momento ya que si por error se desprende un cupón equivocado se afecta al pasajero para que realice su viaje de regreso en caso de existir (Manual de AVIACSA, 2000).



A partir del 15 de diciembre del 2005, se comienza a manejar boletos electrónicos. Con esta nueva modalidad de boletos los pasajeros solo necesitan presentarse en los mostradores de la línea aérea con una identificación en el tiempo marcado y se les expide el pase que les permite abordar el vuelo. Esto tiene dos objetivos, primero el evitar que por olvido o pérdida de boleto el pasajero pierda su vuelo y segundo un ahorro de papel para la empresa.

También comienzan los convenios interlineales, lo cual permite recibir y expedir boletos de otras líneas aéreas, lo cual abre el mercado de la compañía. Estos convenios incluyen también la documentación del equipaje de los pasajeros con otras líneas aéreas y evitar el que tengan que recoger su equipaje en un punto intermedio. Para esto tiene que haber un tiempo mayor de cuatro horas entre el horario del vuelo de llegada y su conexión.

Es aquí donde se comienza a observar lo importante de los convenios entre las líneas aéreas, como lo es AVIACSA, y de pertenecer a los organismos que regulan La Aviación Comercial Internacional como lo es La Asociación de Transporte Aéreo Internacional, (IATA), la cual regula estos tratados y convenios. También la organización de aviación Civil internacional (OACI) que regula todas las medidas de seguridad. Siendo estos dos organismos los más importantes dentro de la Aviación Comercial Internacional, las cuales tienen injerencia desde los aeropuertos mas pequeños, como lo puede ser el de la ciudad de Chetumal donde se puede comenzar un viaje hasta el aeropuerto mas grande del mundo o al otro extremo del mundo.



Capítulo Dos

La Aviación Comercial y las Relaciones Internacionales

2.1 Historia de la Aviación

La comunicación ha sido, en la evolución del hombre, una actividad fundamental para su desarrollo, el lenguaje como principio, posteriormente el desplazamiento por tierra, por agua y finalmente por aire. Iniciando en el siglo XVII, los pioneros del desarrollo de la aviación fueron los hermanos Wright, que realizaron el primer vuelo piloteado en un avión propulsado por un motor de gasolina. En 1905 estos hermanos inventores alcanzaron a recorrer 39.9 kilómetros en 38. 3 minutos.

El desarrollo que ha tenido la aviación en el ámbito comercial comenzó oficialmente el 23 de septiembre de 1911, en Estados Unidos, cuando Earle Ovington, transportó correo de Nassau a Mineola. En 1911 se dio el primer vuelo transcontinental en Estados Unidos, saliendo de la ciudad de Nueva York hasta Long Beach en California. En Europa el transporte de pasajeros comenzó en 1919.

Las rutas de Londres a París fueron las de mayor demanda. En 1927 en Estados Unidos se introdujeron los vuelos más seguros y confortables gracias a la aparición de aviones como el *Douglas DC-3*, cual era propulsado por dos motores de hélice y transportaba hasta veintiún pasajeros a una velocidad crucero de trescientos km/h. El siguiente salto tecnológico ocurrió en 1950, con el *Vickers Viscount* británico, el primer avión impulsado por hélice movida por turbina a gas.

En nuestros días la capacidad de los aviones puede llegar hasta la transportación de quinientos pasajeros en aeronaves que pueden alcanzar una



velocidad promedio de 900 Km/h.⁴ La aviación en sus inicios se basó principalmente en el desarrollo de la aviación con fines bélicos pero gracias a esto y después de la Primera Guerra Mundial obtuvo un repunte en el ámbito comercial, lo cual como herencia de esta hubo dos principales mercados, el Norteamericano y el europeo.

La utilización del avión para fines militares y la declaración de la Primera Guerra Mundial, fueron los principales motivos del perfeccionamiento de la aviación. Terminada la guerra y firmado el Tratado de Versalles, el bando vencedor obligó sin pretenderlo, a que los alemanes se desarrollasen en el campo de la aviación civil, ya que el militar lo tenían prohibido.

Las primeras compañías, juntamente con los numerosos "RAID" dieron salida al excedente de aparatos y personal que había al terminar la contienda. La época de la aviación comercial había comenzado y en 1919 se forma en Europa la Danish Air Lines y en América del sur, la Colombo-Alemana de transporte aéreo, precursora de Avianca.

En 1928 el Graff-Zepelin cruza el atlántico con dieciocho pasajeros, sesenta y dos mil cartas y treinta y siete tripulantes. La popularidad y comodidad del dirigible se trunco cuando en 1937 se quema en Estados Unidos el Hindenburg, dejando paso a los grandes Hidroaviones. La Panam con los famosos Clipper comercializa las rutas del atlántico y pacífico hasta que estalla la Segunda Guerra Mundial.⁵

Nuevamente, la guerra contribuía al desarrollo de la aviación comercial, a necesidad del transporte de tropas y efectivos bélicos de un continente a otro,

⁴ <http://www.paralibros.com/passim/p20-spc/pg200wr.htm>

⁵ <http://www.paralibros.com/passim/p20-spc/pg200wr.htm>



estableció las normas que regularían el transporte aéreo civil terminado la contienda. También dejaba una gran cantidad de personas que serían las impulsoras de esta actividad, pilotos, mecánicos y controladores de vuelo.

El fin de la segunda Guerra mundial dejó los recursos suficientes para comenzar el desarrollo de la aviación civil comercial de una manera rápida y eficaz, se contaba con material suficiente tanto humano como tecnológico y con una gran necesidad de abrir un mercado que cubriera las vacantes del personal utilizado en la guerra y de dar uso a los aviones que habían servido en ella, convirtiéndolos en aviones de uso comercial.

La aviación comercial despertó gran interés entre naciones, principalmente la de los Estados Unidos que, hasta el día de hoy, se puede ostentar de ser el país con mayor desarrollo en esta actividad y su presencia a nivel mundial, teniendo como representante la marca Boeing. Por otro lado, en Europa los países que mostraron interés en este mercado fueron Inglaterra, España y Francia, los cuales crearon el primer consorcio en 1997 con el nombre de Airbus. Cabe destacar que este mercado requiere de grandes inversiones por lo cual solo lo podrían desarrollar las grandes potencias.

En el aspecto social se desarrolló una nueva manera de desplazarse en masas con menor tiempo y mayores distancias, lo cual también trajo consigo una gran gama de actividades económicas, sociales y un mayor intercambio de las culturas, se abrieron mayores mercados y con ello el desarrollo de países los cuales se vieron beneficiados en el aspecto económico, al crearse nuevas fuentes de empleo, en el social y cultural tener mayor accesibilidad en el desplazamiento de un punto a otro.



“Es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo; Por consiguiente, los Gobiernos han convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan y establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”⁶ (Ugarte, 1995: 45).

Estas fueron las bases para implementar leyes y crear organismos, que regularan la recién creada Aviación Civil Internacional, la cual tiene una gran influencia en la sociedad internacional y con ello a las Relaciones Internacionales, por ello destaca vincular el desarrollo de esta actividad con la licenciatura y asignaturas estudiadas.

2.2. Vinculación de la Aviación Comercial y las Relaciones Internacionales

En la licenciatura de Relaciones Internacionales, tiene en su plan de estudios un mosaico de asignaturas en las cuales uno como estudiante se alimenta de la información y conocimientos suficientes para poder comprender y desarrollarse en cualquier actividad que realice en el ámbito profesional. En mi caso, al iniciar labores en AVIACSA, comencé a comprender la importancia que tenía esta actividad, iniciando por la gran cantidad de gente que utiliza este medio de transporte, tanto nacional local o foránea, extranjeros del vecino país de Belice, turistas nacionales o extranjeros, gente de negocios, estudiantes, braceros, toda una gama de personas a la cual se les debe de dar una atención de primera, acorde al servicio que está utilizando, y que hasta nuestros días es el mas avanzado, seguro y moderno en cuanto a transporte aéreo se refiere, ya que no hay otro servicio mas rápido y que mueva tanta gente como lo es la aviación comercial.



Para poder entender esta actividad la licenciatura de Relaciones Internacionales ha sido fundamental para mi, desde saber ubicar el desarrollo de esta en el espacio y tiempo, entender la importancia de la evolución alcanzada por esta actividad y la gran importancia que ha tenido para el desarrollo de las naciones, empresas e individuos. Este desarrollo se puede analizar desde una estación, ciudad o estado, una región un continente y a nivel internacional.

Poco podríamos decir en todo este trabajo acerca de la importancia internacional que tiene la aviación comercial en la política de cada país, región o en la sociedad mundial. Es una actividad determinante en el desarrollo económico, político, social y de seguridad en la sociedad internacional. En los acontecimientos más importantes de la historia moderna la aviación a estado presente la aviación. Uno de ellos y donde tuvo una gran participación fue en la primera guerra mundial y segunda guerra mundial, que dejaron como herencia el desarrollo de la aviación civil como una actividad económicamente activa.

Por ello no podemos dejar de ver sus inicios y hacer una breve reseña de ello y el desarrollo que ha tenido en el mundo y por supuesto México. La aviación civil se define dentro del artículo primero del convenio firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, donde expresa lo siguiente:

“El presente convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado, contra remuneración, en aeronave. Se aplica igualmente a los transportes gratuitos efectuados en aeronaves por una empresa de transportes aéreos” (Ugarte, 1995: 39)

A pesar que:

“El primer vuelo comercial registrado se realizo en 1918 entre ciudades de Washington y Nueva York. Un año después se inauguro la ruta Weimar - Berlín y nacen las primeras compañías comerciales en Europa” (Arriaga, 2002: 33).



Lo establecido en el convenio de Varsovia, aún cuando se ha sufrido modificaciones, entre las más importantes las realizadas en la Haya el 28 de septiembre de 1945, las reglas se siguen aplicando hasta nuestros días, en donde en general establece las condiciones del contrato realizado por el transportista y el pasajero.

Dentro de las asignaturas de la Licenciatura de Relaciones Internacionales se encuentra la de Organismos Internacionales, en la cual se describe la estructura de estos, los diferentes departamentos que lo conforman y la estructura que los forman. Se detallan sus funciones y aplicaciones dentro de la sociedad internacional. Se mencionan los miembros que los conforman y la participación, función, derecho y responsabilidades que tienen dentro de cada organismo.

Sin embargo esta actividad, hasta el día de hoy solo ha beneficiado algunos sectores y países, los cuales tienen mayor control en el desarrollo de la aviación comercial, los cuales ponen en general las reglas para poder participar y controlar el mercado. Por dar un ejemplo claro, la Organización Aviación Civil Internacional (OACI), creada en 1944 en la conferencia de Chicago, que pertenece a la Organización Mundial de Naciones (ONU), donde tiene gran peso los Estados Unidos y es de este país donde surgen las principales reglamentaciones para esta actividad.

La asignatura de Relaciones Económicas Internacionales, me permitió tener una visión más amplia de las múltiples alianzas de los países para poder obtener una asociación y buscar un desarrollo en conjunto. Por lo que han surgido tratados, comunidades, convenios, organismos y otros tipos de acuerdos que pueden aplicarse a entre dos países o mas, una región económica, un continente o para la sociedad internacional que quiera participar en ella.



“En el real coexiste un gran numero de naciones con distintos sistemas económicos y con muy diferentes grados de desarrollo: incluso dentro de cada sistema concreto. Hay naciones socialistas y capitalistas, cada una de las cuales puede tener un alto o un bajo nivel de desarrollo, medido este por la renta per capita. Pero esas diferenciaciones no son un obstáculo para el desarrollo de los intercambios. De hecho, las relaciones económicas entre las naciones son absolutamente impredecibles. Así como los individuos en la sociedad son económicamente necesarios los unos a los otros y forman una economía completa, las naciones del mundo son necesarias las unas a las otras y constituyen una economía mundial.” (Tamamez, 1996: 47).

Otra asignatura de gran relevancia es Comercio Internacional. Con la cual se valora y analiza la importancia que tiene el desarrollo de un país dentro del mercado económico dentro de la sociedad internacional. Nos da a conocer el manejo de las relaciones comerciales entre la comunidad internacional, mencionando las actividades que se realizan en esta actividad y los distintitos organismos que regulan esta actividad además de comentar algunos acuerdos realizados, ya sea entre dos países o más ya que como señala Tamamez.

“En realidad solo puede hablarse de mercado común cuando las mercancías producidas o nacionalizadas en cierto conjunto de países circulan con plena libertad a través de sus fronteras o al menos tan libremente como pueden hacerlo dentro de cada uno de los países que forman el conjunto. La libre circulación supone pues una movilidad de bienes casi perfecta por la inexistencia de barreras de carácter internacional.” (1996:181)

La asignatura de Derecho Internacional es otra de las asignaturas que tienen gran relevancia dentro del ámbito de la Aviación Comercial Civil, dentro de esta materia se dan a conocer entre otros aspectos los derechos y obligaciones de la sociedad internacional dentro de esta comunidad, y la aviación no queda exenta de ello.

Existen dentro de la Organización de Aviación civil Internacional (OACI), un apartado jurídico que establecen el uso de cielo, limitando y especificando mediante acuerdos el uso de este para el desarrollo de la aviación Comercial Internacional y encontrarse en Internet que



“Se considera que el desarrollo de futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y mantener la amistad y el entendimiento sobre las naciones y los pueblos del mundo. Los gobiernos en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de una manera segura y ordenada y que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse con carácter de igualdad para todos, realizándose sobre una base firme y económica.”⁷

En realidad, se me ha hecho natural encontrar una relación natural, entendible, entre mi desempeño en un área de la aviación comercial y mis estudios realizados en el área de las Relaciones Internacionales puesto que si bien no cursé una asignatura sobre el espacio aéreo ni la aviación comercial, sí que los estudios de Relaciones Internacionales me proveyeron de una sensibilidad, criterio amplio y comprensión de lo que es el mundo, las relaciones entre actores internacionales, la importancia de los países, su localización geográfica, las características de los estados, su cultura o los problemas comunes que todos enfrentan en el ámbito político, económico o social.

Estoy convencido que mi actitud, mi trato, atención al cliente aún siendo oriundos de mi localidad actual o paisanos ha sido otra debido a mi paso por la licenciatura en Relaciones Internacionales por ello, esta monografía no es simplemente un recuento de lo que es AVIACSA o mi desempeño laboral dentro de este consorcio, sino de la relación que existe, que encuentro y revaloro a través de este espacio, y es una reflexión tácita a todo lo que existe alrededor de la aviación comercial, los organismos internacionales involucrados y los temas relevantes, coyunturales en él. Por consiguiente en el apartado a continuación, resulta conveniente ahondar en el tema.

⁷ <http://www.geocities.com/CapitolHill/6121/organis.html>



2.3 Organismos que regulan o participan en la Aviación Comercial civil Internacional

Esta actividad o medio de comunicación, que es donde he de ubicar o referirme al hablar de aviación -dejando de lado los usos bélicos en los que se pueden utilizar- Para empezar, diré que se creo la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), en la cual están afiliados todos los países participantes dentro de la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.). A continuación, he adjunto el logotipo de dicha organización:



Esta iniciativa, permitió tener leyes donde se contempla el espacio aéreo de cada uno de los países, las rutas, vías aéreas, espacios internacionales y normas en general para poder participar en la aviación internacional. La organización tuvo sus inicios en 1919 donde participaban solo países europeos. Sin embargo, fue durante la conferencia de Chicago en 1944 cuando se crearon las bases para ser formalmente establecida el 4 de abril de 1947, la O.A.C.I. y cuya sede quedo establecida en la ciudad de Montreal. La ultima modificación aplicada a la legislación de la aviación civil internacional (Acuerdo de Chicago) establece que a partir del veinte de enero del dos mil cinco aplicará la llamada “separación vertical mínima reducida” (RVSM por sus siglas en ingles). Esta nueva regla consiste en que los vuelos comerciales deberán volar a una altitud menor de veintinueve mil pies y poder guardar una separación de nivel de vuelo de mil pies, entre cada ruta aérea. Esto implica un fuerte gasto de inversión para las diferentes líneas aéreas, las cuales tienen que invertir en la renovación de su flota aérea o en



el equipamiento de sus aviones para poder alcanzar niveles de altura requeridos por esta nueva regla internacional.

Los niveles de vuelo son determinados por la OACI, y regulados por los operadores de vuelo dentro de los Estados donde se esté desplazando la aeronave. La importancia de estos niveles de vuelo es regular o coordinar el espacio aéreo, además de que permitirá reducir el consumo de combustible de los aviones, pues la atmósfera es más ligera y se requiere menos fuerza de desplazamiento.

A continuación presentaré otra de las organizaciones más relevantes como lo es:



La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.) fue creada en la conferencia celebrada en Chicago en el mes de noviembre de 1944. Esta organización fue creada para regular el desarrollo de la aviación civil internacional y en 1945 se le bautizó con el nombre de Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I.A.T.A.), por sus siglas en inglés, con la finalidad de unificar formas de pago, tarifas y pasajes.

La industria de transporte aéreo internacional es ahora 100 veces mayor que en 1945. Pocos sectores pueden igualar el dinamismo de ese crecimiento que habría sido mucho menos espectacular sin las normas, prácticas y procedimientos desarrollados por la IATA. En 1945, tenía 57 miembros fundacionales de 31



naciones principalmente en Europa y América del Norte. Hoy cuenta con 230 miembros de más de 130 países en todo el mundo.

Siguiendo con estas presentaciones, hay que hacer lo propio con la:



Administración federal de aviación (FAA) EE.UU.

En Estados Unidos, donde existe la administración federal de aviación (FAA), cuentan con leyes más estrictas para ocupar su espacio aéreo y el tránsito de pasajeros, las líneas aéreas extranjeras se enfrentan a grandes restricciones para volar sobre el territorio de este país. Esto se debe principalmente a que los Estados donde se encuentran las oficinas matrices de esas empresas aéreas no tienen acuerdos de cooperación en materia de aviación civil con Estados Unidos.

Al igual que la DGAC en México, esta dependencia emite reglamentos (denominados FAR'S) para regular a la aviación civil en los Estados Unidos, por lo tanto toda aerolínea que opere hacia y/o desde los Estados Unidos deberá cumplir con todos los requerimientos establecidos por este organismo. La FAA es la autoridad máxima en el espacio aéreo estadounidense.

Entre otros organismos importantes para el desarrollo de esta actividad se dan en los propios países con sus respectivas instituciones gubernamentales y privados para regular el transporte y el tránsito de pasajeros, como lo son las aduanas, migración, departamentos para regular el ingreso y salida de productos y materiales de un estado a otro.



A continuación, hay que presentar los organismos que se destacan a nivel nacional en el país mexicano.

2.4. Organismos que regulan o participan en la aviación comercial nacional

La primera presentación corresponde a:



Aeropuertos y servicios auxiliares (A.S.A.)

Este es un organismo descentralizado del gobierno federal, el cual fue creado en 1965 y tiene como función principal la de administrar la red de aeropuertos federales en el país. Aeropuertos y servicios Auxiliares se moderniza tomando en cuenta la experiencia y el conocimiento de 40 años al servicio de México. Durante este tiempo ASA participado en el desarrollo del sistema aeroportuario del país, y ha logrado agrupar a un importante número de profesionales mexicanos, que hoy ponen a disposición del sector dentro y fuera de México todo su conocimiento en materia aeroportuaria. Otro es la:



Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.)

Dentro de los aeropuertos es la máxima autoridad y depende de la secretaria de comunicaciones y transportes la cual tiene a su cargo:



- Servicios a la navegación en el espacio aéreo mexicano (S.E.N.E.A.M.) organismo esta facultado para el mantenimiento y operación de todos los equipos de facilidades aeronáuticas, así como radiocomunicación, radionavegación y torres de control en la república mexicana.
- Nueva ley de aviación civil. Todas las actividades relacionadas con el aerotransporte aéreo comercial se encuentran enmarcadas dentro de la ley de aviación civil publicada el 12 de mayo de 1995 y a la cual todos los organismos y empresas deberán sujetarse a fin de poder ejercer la concesión de transporte autorizada a cada uno de ellos.

Un organismo más, de relevancia es el conocido:



Instituto nacional de migración (I.N.M.)

Cabe mencionar que todos los pasajeros de salida o llegada al país deben cumplir con los requisitos y documentos señalados en la Ley General de Población y su reglamento.

Dos organismos más que presento a continuación son los siguientes:

La Procuraduría General de la Republica (PGR)

Organismo cuya sola presencia de estas autoridades cumple la función de garantizar el seguimiento de posibles delitos federales y contra la salud. Garantizando la seguridad y presencia de la autoridad dentro de las instalaciones



del aeropuerto. Participando en la procuraduría de la justicia, la prevención de algún altercado o hacer sus funciones dentro del aeropuerto.



Aduana

Todos los pasajeros que ingresan al país deben declarar sus bienes de acuerdo a las mercancías exentas del pago de impuestos correspondientes y cumplir con los requisitos aduanales para la internación legal al país de acuerdo al reglamento general de aduanas.

Por último, pero no menos importante tocante a los bienes o productos que se transportan se encuentran:



La Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA)

En todos los puertos de entrada al país se realiza el control de ingreso de productos vegetales y/o animales a fin de garantizar que cumplan con los requisitos sanitarios que eviten la propagación de plagas o enfermedades no existentes en el país.

Así como:



La Secretaria de la Defensa Nacional (SEDENA)



En todos los aeropuertos se cuenta con la presencia de la secretaria de defensa para resguardar la seguridad y vigilar el traslado de armas de fuego y municiones, también participan en la revisión de equipajes para evitar la transportación de sustancias o artículos prohibidos.

Todas estas organizaciones o sectores del gobierno están siempre presentes en los aeropuertos, han establecidos normas, reglas y demás pautas de conducta que todas las aerolíneas, así como los pasajeros y personal que labora alrededor de esta actividad comercial tiene que seguir, suele ser tan común su presencia, su reglamentación que se nos olvida como fue su llegada, su participación y su influencia en todos y cada uno de las actividades cotidianas que se vive día a día en los aeropuertos del mundo. El uso horario, las coordenadas geográficas, así como las salidas o entradas de nacionales o extranjeros, turistas o deportados, inmigrantes o pasajeros de riesgo. Lo cierto es que su importancia, su presencia y su influencia es de gran importancia en la aviación comercial y mis estudios en relaciones internacionales mucha visión me dio para seguir, comprender y participar en las actividades que a diario realizo en mi trabajo.



Capítulo Tres

El desarrollo de la aviación comercial civil

3.1 Desarrollo de la Aviación Comercial Civil Internacional

El principal objetivo de la aviación civil es el transporte de una manera rápida y segura, se le denomina transporte al traslado de personas o bienes de un lugar a otro. El término proviene del latín **trans** (al otro lado) y **portare** (llevar). Tiene numerosas características tales como, infraestructuras, vehículos y operaciones y puede distinguirse según la posesión y uso de la red: transporte público, si los vehículos son utilizables por cualquiera (En inglés se denomina "transit") o transporte privado, si los vehículos sólo los usan sus dueños (En inglés "traffic") A diferencia del inglés, en español no se hace distinción alguna entre las palabras "tránsito" y "tráfico" se usan de manera indistinta para referirse a la circulación de vehículos de transporte.

Por una parte, entendemos por *aviación* el desplazamiento a través del aire de aparatos mecánicos más pesados que éste, concretamente aviones y helicópteros. Los dirigibles y los globos aerostáticos no se incluyen en este concepto por tratarse de ingenios que se mantienen suspendidos en el aire por sus propios medios. Por otra parte, se entiende por *aviación* a la industria y las organizaciones relacionadas con los aviones y helicópteros. Con base al uso de los aviones y helicópteros, a la *aviación* se le divide habitualmente en tres grandes grupos:

- La aviación general y que comprende una larga lista de usos, como la aviación deportiva, de negocios, de vigilancia, de rescate, de extinción de fuegos, para la agricultura y otros.



- La aviación comercial consiste en las compañías aéreas, ya sean éstas grandes o pequeñas, en las compañías dedicadas al transporte aéreo de mercancías, así como en las empresas de aero-taxi.

Cabe mencionar que a estos dos grupos se les reagrupa a su vez bajo el término de aviación civil.

- La aviación militar comprende todo lo que está relacionado con los vuelos de ataque y de defensa, de reconocimiento y vigilancia, de transporte, de rescate, y otros similares.

Cambiando de concepto, pero dentro del término genérico de transporte, podemos distinguir, en particular, "el transporte aéreo", que ha sido el que más rápidamente se ha desarrollado entre los demás. Sus inicios datan de 1903, cuando los hermanos Orville y Wilbur Wright, pioneros de la aviación, realizaron en Estado Unidos, el primer vuelo en el aparato más pesado que el aire, en Kitty Hawk, Carolina del Norte, pero no fue hasta después de la I Guerra Mundial (1914-1919) cuando el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países, provocando los inicios de una nueva y revolucionaria vía de comunicación como es la aviación comercial.

A partir de este breve marco conceptual habrá que empezar definiendo que los aviones comerciales son aquellos aeroplanos de propiedad privada que ofrecen un servicio programado a los pasajeros y a los expedidores de cargamento. La mayoría de los aviones comerciales son más grandes que los aviones generales y están diseñados especialmente para llevar pasajeros y/o cargamento de un lugar a otro siguiendo un horario regular. Hoy en día casi todos en el mundo han visto o han utilizado los servicios de aviones comerciales.

El público utiliza estos aeroplanos para viajar rápidamente con una variedad de propósitos que van desde negocios hasta ir de vacaciones. Las compañías de



negocios también utilizan los aeroplanos comerciales para enviar sus productos alrededor del mundo. Hay miles de aeropuertos alrededor del mundo y decenas de miles de aviones comerciales en servicio. De hecho, la industria comercial de aerolíneas ha crecido de una industria de unos cuantos aviones a una industria multimillonaria en menos de noventa años.

En la actualidad hasta el año 2006, existían 49,024 aeropuertos en el mundo, el país con mayor número de aeropuertos son Los Estados Unidos, con 14,858, seguido por México con 4,276 y Brasil con 1,839. Entre los países que cuentan con un solo aeropuerto destacan las islas de las Antillas y zona del Caribe, como son: Aruba, Barbados, Isla Wake, Tuvalu, Santa Elena, Bermudas, entre otras.⁸

La aviación comercial data de 1910 y se ha desarrollado a través de los años empezando con las "primitivas" (simples) máquinas hasta llegar a los modernos aviones supersónicos de hoy. Para poder regular y organizar todo lo concerniente al transporte aéreo se necesitó, desde un primer momento, la creación de organismos, como ya he explicado en el apartado anterior, organismos que velasen por la seguridad y gestión del espacio aéreo, tales son la OACI (Organización Internacional de Aviación Civil) y la IATA (International Air Transport Association).

Ya hemos visto cómo la aparición de los aviones, unido a todos los artefactos que ya habían conseguido mantener en el aire, supuso una revolución enorme en los medios de transporte. Hasta la I Guerra Mundial, la fabricación y desarrollo de los aviones se llevó a cabo en un ambiente casi exclusivamente militar. Durante la guerra, la aviación tuvo un empleo creciente, hasta llegar a convertirse en uno de los elementos importantes desde el punto de vista táctico.

⁸ http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Pa%C3%ADses_por_n%C3%BAmero_de_aeropuertos



La consecuencia fue el desarrollo masivo y el perfeccionamiento espectacular de los modelos. Al final del conflicto los aparatos volaban a mucha mayor altura, a mayor velocidad y con mayor autonomía. El cese de las hostilidades iba a plantear la necesidad de reconvertir una industria de una cierta importancia y especialización, y al mismo tiempo facilitar el empleo de un personal de vuelo entrenado que no podía ser absorbido totalmente por la aviación militar. Es decir, se habían creado las bases para la utilización civil y comercial de la aviación.

3.2 El transporte aéreo comercial.

El primer vuelo con fines comerciales exclusivamente se produjo en el mes de julio del año 1911 cuando se llevó una caja de lámparas eléctricas desde Shoreham a Hove, en Inglaterra. Unos meses después, el gobierno de los Estados Unidos aprobó oficialmente el transporte aéreo de correo y se realizó el primer vuelo el 23 de septiembre. El piloto Earle Ovington llevó el saco de correos en sus rodillas, en un vuelo que tan sólo duró 5 minutos y recorrió los 8 kilómetros que hay entre el bulevar Nassau y Mineola, ambos en Long Island, Nueva York. Ovington lanzó la saca sobre Mineola, donde fue recogida y trasladada a la oficina de correos. El servicio duró sólo una semana.

No obstante fue hasta 1918, específicamente el 15 de mayo, cuando se instauró la primera línea regular de correspondencia, entre las ciudades de Washington y Nueva York. En los años siguientes se fueron abriendo nuevas rutas en Estados Unidos, Canadá, América del Sur y Europa. Las primeras líneas aeropostales españolas vieron la luz a partir del Decreto de 5 de julio de 1920, por



el que se establecieron las líneas Sevilla-Larache, Barcelona-Palma de Mallorca y Málaga-Melilla.

A comienzos del verano de 1936, la línea de Canarias se prolongó con el enlace Las Palmas-Tenerife. Tras la constitución de la LAPE, las conexiones internacionales se realizaron mediante la firma de convenios con Air France, para la explotación de las líneas Madrid-Burdeos-París (mayo de 1935), que un año después estableció una conexión con Lisboa. En 1936, Air France explotaba la línea Marsella-Barcelona-Madrid-Lisboa-Tánger, además de la línea París-Villa Cisneros, anteriormente en manos de la Compagnie Générale Aèropostale, absorbida por Air France.⁹

Por su parte, la Deutsche Lufthansa mantenía, además de Air France, una conexión con América del Sur, a través de la línea Berlín-Stuttgart-Ginebra-Marsella-Barcelona-Madrid-Sevilla-Las Palmas-Bathurst (Gambia)-Fernando de Noronha-Florianópolis-Porto Alegre-Montevideo-Buenos Aires-Mendoza-Santiago de Chile-Natal. La aerolínea italiana Società Anónima Navegazione Aérea (S.A.N.A.), tenía en esos años operativa la línea Roma-Génova-Marsella-Barcelona, y la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (Sabena), explotaba la línea Bruselas-París-Marsella-Barcelona-Alicante-Orán-Niamey.

También, y con la constitución de la LAPE, la aviación comercial en España terminó por despegar, superando la inestabilidad en el mantenimiento de las líneas aéreas de los años 1920. Los inicios de la aviación comercial en España, como en el resto del mundo, fueron deudoras del correo aéreo. Sin los convenios y contratos que estableció el Estado, para el tráfico de la correspondencia

⁹ <http://www.sai-systems.com/aviacion/TEORIA/Aviacion%20Internacional.htm>



aeropostal, la viabilidad económica de las compañías aéreas de los años treinta hubiera sido materialmente imposible.

Ese papel desempeñado por el correo aéreo quedó reconocido en el propio nombre de IALAPE, cuando a partir de la década de los 40's el transporte de la correspondencia aérea *Correos* estableció convenios y contratos con las compañías que operaban en el espacio aéreo español, tanto para el tráfico interior como para el internacional, de todas formas correos mantuvo una relación privilegiada con la compañía de bandera española IBERIA.

3.3 El transporte aéreo civil

En la década de 1840 se inició la aviación comercial con John Stringfellow y William Samuel Henson, quienes comenzaron a fabricar un avión para transportar pasajeros. El modelo contaba con un motor de vapor, y era arrastrado por un cable. Esta aeronave consiguió despegar aunque no logró elevarse.

En los Estados Unidos, el servicio aéreo para el transporte de personas podemos decir que se inauguró en 1908; en mayo de ese año Wilbur Wright lleva a Charles W. Furnas durante una distancia de 4 kilómetros en su Model B. Así, el señor Charles se convirtió en el primer pasajero en un avión más pesado que el aire. No obstante, no será hasta 1914 cuando se cree la primera línea aérea para el transporte de pasajeros: la San Petersburgo - Tampa Town, en Florida, siendo A.C. Pheil el primer pasajero de la línea. En el año 1920 se crearon las primeras líneas aéreas regulares para correo y pasajeros entre Key West (Florida) y La Habana (Cuba), así como entre Seattle, Washington y Vancouver, British Columbia (Canadá).



En Europa:, el primer vuelo de pasajeros se realizó el 8 de febrero de 1918, en el que Henry Farman transporta a once personas en su F.60 Goliath desde París a Londres. Al terminar la guerra, se adaptaron algunos bombarderos y comenzaron a operar en la línea aérea París- Londres. En cada vuelo se podía llevar a cuatro pasajeros. Esta restricción convertía al transporte aéreo en algo muy caro, por lo que algunos grupos interesados comenzaron a estudiar la posibilidad de construir naves y desarrollar un servicio especial de viajeros, que fuera rentable, a partir de la década de 1920. En 1919 se inauguró en Alemania la línea Berlín- Weimar con un F.60 Goliath, construido en 1918.¹⁰

Progresivamente, los vuelos de pasajeros aumentaron en rutas como la de Londres- París, introduciéndose en Estados Unidos a partir de 1927 rutas que crecieron más de prisa gracias a la aparición de aviones seguros y confortables como el Douglas DC-3. Poco después aparecieron los aviones cuatrimotores que podían volar aún más rápido, subir más alto y llegar más lejos. DC-3, aviones bimotor de hélice que podía transportar veintidós pasajeros a una velocidad de crucero de trescientos km/h.

Por otra parte, el desarrollo de la aviación comercial facilitó las relaciones de las colonias con la metrópoli; la primera línea de larga distancia la estableció KLM entre Ámsterdam y Batavia, en Indonesia. El transporte de pasajeros empezó a adquirir importancia. Hacia 1930 Alemania transportaba unas 125 mil personas por año, lo que la situaba a la cabeza del transporte aéreo de viajeros. A finales de la década contaba la aerolínea Lufthansa con 220 aparatos.

Tras la finalización de la II Guerra Mundial se reanudaron las conexiones aéreas con Europa, a partir de 1946 se abrieron las líneas Madrid-Londres, Madrid-Roma y Barcelona-Ginebra. En septiembre de 1946 se inauguró la primera

¹⁰ <http://www.sai-systems.com/aviacion/TEORIA/Aviacion/C3%B3n2.htm>



línea transatlántica española, a través de Iberia, que enlazaba Madrid con Buenos Aires con las siguientes escalas: Madrid-Villa Cisneros, rápidamente sustituida por Isla de Sal-Natal-Río de Janeiro-Sao Paulo-Montevideo-Buenos Aires. En 1949, se inauguró la segunda línea trasatlántica Madrid-Isla de la Sal-Caracas-San Juan de Puerto Rico-Azores-Madrid. En 1950, se abrió la línea Madrid-Azores-Bermudas-La Habana-México y en 1954, Madrid-Azores-Nueva York.

Tocante el desarrollo de los aviones se dice que los primitivos aeroplanos eran casi enteramente de madera y alambres de acero; pero posteriormente se había introdujo la tendencia a emplear el acero y el duraluminio en tubos, siempre que fuera posible, debido a la calidad más uniforme, menos exposición al deterioro y en muchos aspectos mayor facilidad de trabajar que la madera. En 1915, el alemán Hugo Junkers realizó pruebas con el primer aeroplano fabricado enteramente de metal, el Junkers J1. Junkers construyó pocos años después también el primer avión de pasajeros de metal, el Junkers F13, cuyo diseño influyó notablemente en las siguientes generaciones de aviones.

3.4 Las compañías aéreas

Con el desarrollo tan acelerado que tuvieron los aviones en la década de 1910, y sobre todo, a raíz de la I Guerra Mundial, hubo un no menos acelerado proceso de creación de compañías aéreas que se dedicaban a la fabricación, estudio y explotación de los nuevos recursos que aparecían frente a ellas. Se podría destacar a William Boeing, que en 1916 comienza a construir aviones en su empresa. En 1918, la aerolínea Avianca comienza sus servicios y dos años después, en la década de 1920 hay un río continuo de empresas que aparecen en el mercado, a lo largo y ancho de todo el mundo: KLM (1920), Douglas Aircraft Company (1921), Mexicana de Aviación (1921), Imperial Airways(1924), Delta



Airlines (1924), Lufthansa (1925), United Airlines (1925), Iberia (1927), LOT (aerolíneas polacas, 1929), Cubana de Aviación (1929), Pan Am (1929).

Tan sólo para 1923 ya existían treinta líneas aéreas, algunas de las cuales perduran hasta nuestros días. Los gobiernos actuaron en el sentido de la concentración de las compañías, y en 1932 se fundó la Air France, que agrupa a las antiguas compañías francesas. En la URSS las líneas aéreas son agrupadas en la Aeroflot, en el mismo año. En la década de 1930, el desarrollo de los aviones recibe un nuevo impulso, sobre todo en el apartado militar, que alcanza su punto álgido con el comienzo de la Segunda Guerra Mundial. En cuanto a la aviación comercial, los aviones eran cada vez mejores, con más capacidad de carga y para un mayor número de pasajeros. Pero lo que sin duda marcó un punto y aparte en la historia de la aviación comercial, al igual que en la militar, fue el desarrollo, ya después de la guerra, de un nuevo sistema de propulsión: **la turbina de gas**.

“En los años 30, tantos británicos como alemanes diseñaron turbinas de gas para la propulsión de aviones. Los alemanes alcanzaron a diseñar aviones de propulsión a chorro y lograron utilizarlos en la 2ª Guerra Mundial. Una turbina de gas simple está compuesta de tres secciones principales: un compresor, un quemador y una turbina de potencia. Las turbinas de gas operan en base en el principio del ciclo Brayton, en donde aire comprimido es mezclado con combustible y quemado bajo condiciones de presión constante. El gas caliente producido por la combustión se le permite expandirse a través de la turbina y hacerla girar para llevar a cabo trabajo. En una turbina de gas con una eficiencia del 33%, aproximadamente 2/3 del trabajo producido se usa comprimiendo el aire. El otro 1/3 está disponible para generar electricidad, impulsar un dispositivo mecánico, etc.” <http://www.gas-turbines.com>

Desde aquel 17 de Diciembre de 1903 en Kitty Hawk, Carolina del Norte en que los hermanos Wright consiguieron que un aparato más pesado que el aire volara se vislumbraban ya las posibles aportaciones del avión como medio de transporte, abriendo un mundo de expectativas que ni los más halagüeños podían imaginar.



En paralelo al incipiente desarrollo de los primeros aviones, se atisbaban ya problemas a los que poco a poco se irían encontrando soluciones. El primero de ellos y quizá uno de los más importantes era el de acondicionar terrenos que sirvieran como escenario de aterrizajes y despegues de estas primeras aeronaves, pues quedaba de manifiesto que con el desarrollo de los aviones, los descampados y terrenos en los que se realizaron los primeros vuelos quedaban vetustos ante los impresionantes avances de la aviación. Cabe destacar el aeropuerto norteamericano de Albany en el estado de Nueva York, primer aeropuerto civil en construirse en EEUU. Con posterioridad muchas ciudades de Estados Unidos y Europa comenzaron a construir sus aeropuertos civiles para el transporte de correo esencialmente y con posterioridad para el de personas y mercancías.

Como es de prever, el rápido auge y expansión del avión, impone nuevas exigencias a los aparatos, como la necesidad de comunicación con tierra y la necesidad de establecer canales aeronáuticos para la aeronavegación, conocidos en la actualidad como aerovías. La telegrafía inalámbrica y los vuelos guiados eran conceptos desconocidos durante los primeros años de los pioneros de la aviación. Por no existir, no había ni un seguro de vuelo ni un servicio fiable de previsión del tiempo. El piloto del avión recibía su encargo de volar desde el punto A hasta el punto B, y se dejaba a su iniciativa, la ruta y a su experiencia el que llegara al destino marcado.

De la necesidad imperiosa de la regulación del transporte aéreo surge la Asociación de Tráfico Aéreo Internacional (IATA), como se ha explicado antes, fundada en La Haya en 1919, año en el que se fundan las primeras compañías aéreas, aunque antes de la Primera Guerra Mundial habían surgido algunas en Alemania que se verían abocadas al cierre. Sin embargo no es hasta mediados de los años veinte, cuando dos de las grandes compañías del siglo XX entran en



acción, Lufthansa y Pan Am (actualmente desaparecida), la primera de ellas con aviones Fokker FIII y F13.¹¹

Mientras que la flota estadounidense lo hacía con otro de los modelos del diseñador holandés, en este caso el F VII, a los que posteriormente añadirían varios Sikorsky S-36. A estos se añadirían a lo largo del siglo XX, Air France, British Airways, TWA, American Airlines y otras compañías que han logrado llevar al avión a unas cotas de utilización prácticamente increíbles y con unos niveles de crecimiento actual y futuro exorbitantes (el transporte aéreo se ha incrementado en un 50% en la última década, y las previsiones a corto plazo indican niveles superiores para los próximos 25 años).

La recesión de los años treinta, especialmente dura en los EEUU y Europa, forzó a las compañías aéreas a buscar rutas exóticas con las que satisfacer las ansias de los pocos acaudalados de la época, lo que implican una mayor capacidad de los aviones, entre los que destacan los Junkers G38 y W34, el primero de estos el mayor avión de pasajeros de la época, que junto a los rapidísimos JU 52/3m y Heinkel He 70, consiguen transportar al pasajero un millón en 1934.

Destacar la fugaz aparición del dirigible de Zeppelin que desapareció tras desafortunados accidentes. El transporte aéreo ha tenido un gran crecimiento en los últimos cuarenta años en América, pero quizás donde el avance y uso del avión es más importante es en los EEUU, donde las grandes distancias entre ciudades y costas del Atlántico y Pacífico, han situado al transporte aéreo a la cabeza de los medios de transporte norteamericanos. Este uso del avión como transporte de masas ha dado lugar a la construcción de enormes aeropuertos como el de Dallas-Fort Worth, Chicago O'Hare, Tampa, JFK en Nueva York,

¹¹ <http://www.sai-systems.com/aviacion/TEORIA/Aviacion/C3%B3n2.htm>



Atlanta-Hartsfield, aeropuertos utilizados por diversas compañías aéreas como nudos de enlace o Hubs, para distribuir sus vuelos tanto nacionales como internacionales.

Lista 1
Aeropuertos con mayor tráfico aéreo

1. Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport -	83,606,583
2. O'Hare International Airport (Chicago) -	75,533,822
3. Heathrow Airport (London) -	67,344,054
4. Haneda Airport (Tokyo) -	62,291,405
5. Los Angeles International Airport -	60,688,609
6. Dallas/Fort Worth International Airport -	59,412,217
7. Paris-Charles de Gaulle Airport -	51,260,363
8. Frankfurt Airport -	51,098,271
9. Amsterdam Airport Schiphol -	42,541,180
10. Denver International Airport -	42,393,766
11. McCarran International Airport (Las Vegas) -	41,441,531
12. Phoenix Sky Harbor International Airport -	39,504,898
13. Madrid Barajas Airport -	38,704,731
14. Bangkok International Airport -	37,960,169
15. John F. Kennedy International Airport (New York City) -	37,518,143
16. Minneapolis-St. Paul International Airport -	36,713,173
17. Hong Kong International Airport -	36,711,920
18. George Bush Intercontinental Airport (Houston) -	36,506,116
19. Detroit Metropolitan Wayne County Airport -	35,187,517
20. Beijing Capital International Airport -	34,883,190
21. San Francisco International Airport -	32,247,746
22. Newark Liberty International Airport -	31,947,266
23. London Gatwick Airport -	31,461,454
24. Orlando International Airport -	31,143,388
25. Narita International Airport (Tokyo) -	31,057,252
26. Singapore Changi Airport -	30,353,565
27. Miami International Airport -	30,165,197
28. Sea-Tac International Airport (Seattle) -	28,804,554
29. Toronto Pearson International Airport -	28,615,709
30. Philadelphia International Airport -	28,507,420 ¹²

Fuente: Consultoría Internacional de Aeropuertos, 2004

En Europa, hay que destacar los aeropuertos Charles de Gaulle en París, Heathrow en Londres, Ámsterdam y Frankfurt. Su papel ha cambiado a lo largo de la historia y en la actualidad no limitan su uso al movimiento, despegue y aterrizaje

¹² Matt Rosenberg, Your Guide to Geography, FREE Newsletter, Jan 17 2006



de aeronaves, sino que paralelo al desarrollo de la economía de mercado, han conseguido erigirse en auténticos núcleos comerciales y lúdicos de interés, ofreciendo a los viajeros centros comerciales, restaurantes, cafeterías, alquiler de coches y una larga lista de actividades comerciales. Por último, hay que reseñar el gran avance en materia de seguridad y servicios al pasajero que los aeropuertos mundiales han desarrollado especialmente en la última década donde el fenómeno terrorista ha sufrido una escalada importante.

Hasta el momento, me he referido únicamente a las compañías aéreas y aeropuertos, pero no podemos dejar apartados dos de los elementos más importantes que explican la explosión del transporte de pasajeros, correo y carga: las ayudas a la navegación y los aviones modernos, sin los cuales hubiera sido imposible la realización de vuelos con seguridad y eficacia. El primero de estos sistemas de ayuda a la navegación empleados fueron los sistemas de navegación por radio emplazados en tierra, que actualmente siguen siendo los más utilizados, iniciándose su uso en 1930, que junto al goniómetro constituyeron los primeros pasos en la mejora de la seguridad en la aviación civil.¹³

Estos sistemas basan su funcionamiento en estaciones emplazadas en tierra que emiten señales de radiofrecuencia las cuales son captadas por sensores a bordo de las aeronaves, permitiendo que cada aeronave calcule su posición, también denominados radioayudas, entre los que destacan ILS (Instrument Landing System), NDB (Non Directional Beacon), VOR (VHF Omnidirectional Range), DME (Distance Measuring Equipment) y TACAN (Tactical Air Navigation), que son los que en la actualidad tienen mayor uso. También cabe destacar la presencia de las radiobalizas en aeropuertos y aeródromos. Estos sistemas están compuestos por sus diversos equipos en tierra junto con los equipamientos de abordaje que varían de unos a otros.

¹³ <http://www.sai-systems.com/aviacion/TEORIA/Aviacion%20-%20.htm>



Lo cierto es que En general, la aviación comercial en América se desarrolla a base de líneas aéreas locales y regionales en cada país se pueden observar de cuatro a cinco líneas aéreas de carácter nacional que actúan localmente pero sin tener una presencia internacional. Reto causado por los diferentes interés políticos y económicos de los países que integran el continente y por las líneas aéreas que en ellas participan, las cuales operan en general con equipos de segunda mano, lo cual con el paso del tiempo les genera mayores gastos por el mantenimiento que requieren los aviones para operar y apegarse a las leyes internacionales y locales de los países hacia donde pretender extender sus operaciones. También se enfrentan a Estados Unidos, país donde se originan los convenios internacionales de aviación y país que por su política y seguridad restringe de gran manera el acceso de aviones a su territorio, siendo este un mercado atractivo implica que las líneas aéreas requieran de grandes inversiones para equipar sus aviones con los dispositivos necesarios para ingresar a este país.

Las diferentes instituciones y organizaciones que regulan las actividades de aviación civil y comercial deberán de tomar en consideración cada uno de los países participantes de mencionados organismos. Ya que de no hacerlo se podrían romper de una manera crítica las relaciones entre las líneas aéreas, y de igual manera con los países en relación. En nuestros días se puede apreciar una gran dinámica en las distintas líneas aéreas para poder competir en un mercado que se ve presionado por las distintas contribuciones fiscales de los estados y por la competencia realizada por las llamadas empresas económicas o pequeñas, que cuentan con equipos que permiten abarcar grandes regiones a niveles económicos realmente bajos de operación como sería el caso de Ryan Airways, Ble Jet, etc, que operan en regiones muy específica y sin parámetros competitivos.

Uno de los factores que ejerce una nueva influencia en los cambios que están sufriendo en la logística de los aeropuertos y las líneas aéreas es el



terrorismo, el cual ha significado un golpe muy duro para la aviación, la seguridad y prevención de estos actos es un gran desembolso para las líneas aéreas; contando también la fuerte fobia que se generó para volar después de los hechos ocurridos el lamentable 11-S (2002) puesto que con ello las fronteras se han vuelto más estrictas para su tránsito, mas en los Estados Unidos, lo cual conlleva una dificultad más en el camino en el desarrollo de la aviación comercial.

La pregunta natural que me surge a raíz de la redacción de esta monografía, qué ha sucedido con la aviación comercial civil en nuestro país, México y eso es justamente lo que he tratado de indagar.

3.5 El desarrollo de la Aviación Comercial Civil en México

El papel de México en el mercado de la aviación civil internacional ha tenido una caída en los últimos años. Empero, en sus inicios en el año de 1924 con la creación de mexicana de aviación y con la asociación en 1929 con la línea panamericana se establecen en México y con presencia en el continente americano, volando en sus inicios hacia Guatemala y los Estados Unidos.

En la década de los 40's, la compañía aérea MEXICANA comienza a desarrollar la aviación comercial mexicana a través de la creación de aeropuertos en lugares estratégicos, esto con el apoyo económico de los Estados Unidos, en los cincuenta desarrollan un sistema de mercado denominado V. T. P. (viaje todo pagado) que le dio gran resultado y un gran desarrollo. Las décadas 60 y 70's son una época considerada por sus años gloriosos de la aviación comercial mexicana a nivel nacional e internacional.



En la década de los 80's, con el gobierno de López Portillo, MEXICANA pasa al poder del gobierno federal, en un 58% por ciento, lo cual trajo consigo huelga dentro de esta empresa. Los malos manejos financieros y los trámites burocráticos trajeron la caída de este mercado.¹⁴ Lo cierto es que la aviación representa un enorme mercado el cual tiene impacto en los aspectos económicos y sociales de un país. Es de gran importancia el desarrollo de una sana aviación comercial mexicana para poder crear una fuente de ingresos económicos y fuentes de empleos directos e indirectos que permitan crecer una sociedad.

El poder tener un desarrollo en el mercado de la aviación comercial internacional puede permitir a nuestro país no solo un desarrollo económico y comercial, también una presencia en la sociedad internacional. Para esto es necesario desarrollar programas que permitan el resurgimiento de la aviación como lo fue hace treinta años. En un mundo globalizado como el que vivimos, las relaciones internacionales son de vital importancia para el desarrollo de esta actividad, ya que se necesita concretar alianzas comerciales donde se puedan crear estrategias de crecimiento, a nivel local, regional e internacional.

Las leyes y reglas que se aplican en la aviación no son en general siempre viables para todos los actores que participan en esta actividad comercial. Las líneas aéreas, por ejemplo, se ven afectadas por las diferentes leyes hacendarías o por la participación de otras líneas aéreas llamadas pequeñas o regionales, las cuales cuentan con otras tarifas o su precio de operación resultan más económicas.

En México, las líneas aéreas que viajan hacia los Estados Unidos están realizando grandes inversiones constantemente para poder competir con las líneas americanas, este fenómeno queda lejos de las diferencias que se tiene en

¹⁴ 2006 MEXICANA, "La primera siempre será la primera"



todos los aspectos y niveles con los Estados Unidos, los grandes capitales de inversión y las políticas que utiliza el país de Estados Unidos crea un obstáculo y competencia mas fuerte, de la misma manera necesaria ya que el turismo de este país es de gran ayuda para esta rama y para otras mas que son fundamentales para el desarrollo económico del país.

El papel que juega la aviación mexicana a nivel internacional es poca y no representa competencia contra otras compañías europeas y estadounidenses que cuentan con grandes equipos e inversiones dentro de sus empresas que cuentan con un fuerte capital de inversión, se debe mencionar que las líneas mexicanas que podrían representar a México a nivel internacional son dos: MEXICANA y AEROMEXICO, las cuales eran en mayor parte subsidiadas por el gobierno federal y que cuentan con una crisis financiera que representaban un serio gasto a nivel nacional. Hoy han pasado a la iniciativa privada quienes tendrán que hacer grandes inversiones para poder competir con aquellas que son grandes potencia a nivel mundial en la rama de la aviación, según un boletín periodístico:

“Las diferentes líneas que han explorado y explotado en este mercado son bastantes, algunas con suerte como podrían ser Aerocalifornia, Aviacsa, esta ultima creciendo a pasos agigantados ya que con tan solo quince años de existencia ha desarrollado un mercado que inició con cinco destinos nacionales y cuatro equipos, hasta tener hoy a nuestros días con dieciocho destinos nacionales y cinco en los Estados Unidos y contando con una flota de veintiocho equipos en su mayoría boeing 737-200. Otras líneas que no contaron con tal suerte y han tenido que dejar sus operaciones podríamos contar a Taesa como la más conocida. Y otras que van surgiendo como azteca y aerolíneas nacionales” (Notimex, 14 de marzo de 2005: s/p).

En México, el turismo representa la segunda derrama económica más, importante dentro de esta actividad el turismo internacional es primordial y necesita de un medio de transporte, eficaz y seguro que pueda ser atractivo para los usuarios de este servicio. El cual debe de cumplir con los requerimientos adecuados que les permiten competir con otras líneas mejorando en calidad, seguridad y eficiencia de sus vuelos, con lo cual es indispensable contar con personal humano preparado y capacitado.



El desarrollo de la aviación comercial nacional cuenta con gran calidad, sin embargo, el principal obstáculo para su desarrollo se pueden ver reflejados en el incremento constante del combustible y las nuevas compañías de bajo costo, ya que este mercado requiere de grandes inversiones las cuales no son recuperables en corto tiempo, las nuevas líneas aéreas ofrecen tarifas económicas para darse a conocer y crear mercado pero que no les alcanza para cubrir sus operaciones, esto crea que se desestabilice el mercado ya que los usuarios se acostumbran a tarifas económicas, las nuevas empresas se llenan con deudas, al caer en bancarrota afectan a muchas personas que están directa o indirectamente vinculadas.

Las autoridades mexicanas deben tener un mayor control en la creación y explotación de las líneas aéreas, se debe fortalecer la presencia de México en dentro de la Aviación Comercial Internacional, creando una unión entre todas las líneas aéreas e inversionista, con el fin de crear una línea nacional con presencia internacional que pueda traer a los turistas a territorio mexicano y ya en nuestro territorio transportarlas en las líneas nacionales, las cuales se han repartido el mercado nacional, con tarifas que permitan el acceso a todo tipo de personas, creando con esto el desarrollo de una nueva actividad económica nacional.

Este es en sí el panorama y desarrollo de la aviación comercial, cuando entré a trabajar a AVIACSA no pensé que eso me serviría por estar estudiando Relaciones Internacionales, ahora comprendo que fue al revés y que ha sido mi inclinación por los estudios profesionales en Relaciones Internacionales lo que inconscientemente me motivo a quedarme y capacitarme laboralmente en la empresa hasta la actualidad.

Esperando que esta monografía sea mas que una introducción al mundo de la aviación, sirva también de guía para los usuarios de este servicio, que lo escrito



y descrito en este trabajo pueda ser útil para los próximos viajeros, creando un interés por esta actividad, que para muchos causa fobia, el uso de los aviones puede considerarse mas seguro de los medios de transporte, ya que tanto el personal y los aviones son inspeccionados y revisados para garantizar ante todo seguridad, comodidad y puntualidad.

UQROO.SISBI.CEDOC



CONCLUSIONES

De manera sucinta hay que señalar que en la sociedad internacional es importante regular las actividades en las cuales intervienen más de dos países y la aviación no podía quedar fuera de una legislación internacional. La aviación internacional se desarrolla con grandes diferencias económicas a nivel mundial, en los países europeos esta actividad se desarrolla con mayor fluidez y con menos diferencias como las que existen en el continente americano en donde las economías y políticas de los países son un claro reflejo de la aviación comercial que desarrollan.

Entre las mayores especulaciones para el desarrollo de la aviación comercial internacional, es el encontrar un equilibrio entre varios puntos que se pueden ver desde una manera local, regional y global, es decir, lo que se puede ver en una región se puede ver a una manera global. En México, AVIACSA, MEXICANA y AEROMEXICO, las principales líneas aéreas por tradición y por ser parte de la nación, se encuentran en una constante lucha por rutas, lo conveniente sería acordar rutas para cada línea o líneas, pero con un acuerdo en tarifas y que el servicio sea la carta de presentación de cada una de ellas.

Estas dos empresas emblemáticas de la aviación comercial mexicana, han pasado a manos de la propiedad privada buscando rescatar su participación en el mercado de la aviación comercial internacional. Han sido compradas por dos grandes grupos de inversionistas los cuales invertirán en principio en la compra de modernos equipos que disminuyan el costo de sus operaciones y con ello poder brindar un servicio de calidad y competitividad dentro de este mercado a nivel internacional.



De no contar con una buena legislación que pueda controlar los principios de aviación que son seguridad, servicio, confort, puntualidad y economía, la creación de otras líneas o la de filiales para poder reducir los costos de operación y de servicio, podría convertirse en el *cáncer* de la aviación comercial. Esto debido a que estas situaciones de reestructuración, asociación o división, se ha convertido en una competencia que busca la consolidación en rutas que se consideran atractivas y descuidando otras rutas que requieren servicio. Se enfoca el servicio hacia abarcar mas rutas utilizando equipos con una avanzada vida de vuelo, y de lo menos grave se puede considerar la atención abordo la cual ha caído considerablemente, donde algunas cortesías de antaño ahora se vuelven un lujo al viajar.

La aviación requiere una reestructuración, con un enfoque más realista y de acuerdo al estado, región y circunstancias económicas que se van desarrollando. Es decir realizar estudios acerca de las situaciones que se presentan en diferentes escenarios. Se deben considerar las diferencias económicas y los servicios que se requieren en cada uno de los lugares o plazas que se brinda este servicio, sin llegar al grado de personalizar, pero si hacerlo por regiones o dividiendo las capacidades de las diferentes líneas aéreas para diversificar los costos. Pero sin descuidar la prioridad de la aviación civil y comercial, que se refiere a la seguridad, economía, puntualidad y confort.

La aviación comercial mexicana no tiene la capacidad para incrementar su potencial en el ofrecimiento de más y mejores servicios aéreos a escala mundial. Ello se debe a los diferentes problemas políticos y económicos de México no permiten el desarrollo de la aviación comercial nacional, ni tampoco una mayor participación en el mercado de la aviación comercial internacional.



En mi experiencia profesional durante estos últimos ocho años, he podido apreciar la importancia de la Aviación Comercial Internacional, cuya continua evolución, como todo en este mundo, se va transformando en diferentes escenarios, en algunos es el medio de transporte mas rápido y eficaz, el cual es accesible para la población, esto hablando de los países desarrollados, en Europa y los estados unidos. Pero para otros es un lujo ocupar este medio de transporte, ya que resulta demasiado costoso, esto en los países no desarrollados.

Los alcances de la Aviación no tienen limites, tenemos un universo por explorar, la tecnología en un futuro no muy lejano puede crear automóviles que puedan volar e inclusive podremos ver gente volando con pequeñas turbinas en su espalda. Aviones tan grandes que puedan transportar a toda una colonia, que cuenten con salas de cine, cafeterías, centros de negocios y otros centros de entretenimiento para hacer de los vuelos largos un paseo mas cómodo.

El haber estudiado la Licenciatura en Relaciones internacionales me ha permitido consolidarme en mi área de trabajo, con ello poder visualizar los alcances de la empresa y propios dentro de la Aviación Comercial Internacional, la importancia de las Relaciones Internacionales para el buen desarrollo de esta actividad en la comunidad internacional, donde se debe buscar que todos los actores, estados, líneas aéreas y turistas, se vean beneficiados con esta actividad.



BIBLIOGRAFÍA

gAmérica Economía, (2005), Negocios, "Chicas Súper poderosas", México, 10 de marzo 2005. S/P.

Arriaga R., J.C. (2002), "Turismo y transportación aérea en el caribe", Universidad de Quintana Roo. En Revista Co/Incidencias 2, México: UQRoo-Plaza & Valdés.

AVION REVUE. (2004), "Mas grandes cómodos y limpios, Aviones del Futuro", México, Julio.

AVIACSA. (2000). Manual de trafico. México: AVIACSA

AVIACSA. (2002). Manual de trafico. México: AVIACSA

NOTIMEX (2005). "Aerolíneas <baratas> hasta 2006" En *Diario de Quintana Roo*, Quintana Roo, 14 de marzo. México.

Compañía Mexicana de Aviación.(2006). Mexicana, La primera siempre será la primera. México: Ho Printing Singapore.

D'Entremot, A. (1997). Geografía Económica. Madrid: Cátedra

ENL////ASA, (2005). "AICM: Evolución en servicios aeroportuarios" ENL////ASA, México, primavera 2005.

IATA. (2007). "Passenger Demand on the Rise, Cargo Sluggish", 30 de abril. Disponible en [<http://www.iata.org/pressroom/pr/2007-04-30-01.htm>]

Newsweek , (2002), Viajes y Turismo. "Nuevo Orden en el Cielo" En revista Newsweek: Miami.

PUERTOS DEL AIRE. (1998), Historia, Estadística y Geografía de los Aeropuertos y la Aviación en México. Martha León, Edición y Diseño

SCyT (1997). La aviación mexicana en cifras 1990-1996. México: Yolba - Secretaria de Comunicaciones y Transportes.



Información en línea:

S/A (2007) "1903-1914. Los comienzos de la aviación y sus pioneros", en *Paralibros* www.paralibros.com. [<http://www.paralibros.com/passim/p20-spc/pg2003wr.htm>].

Tamamez, R. (1996), "Estructura Económica Internacional" México: S/C
 Ugarte, L. (1995). *Ley, Convenios, Tratados y Otros Temas de Aeronáutica Civil*. México: Espejo de Obsidiana.

Universidad Politécnica de Madrid (2002). *Informe la Industria Aeroespacial*, Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos, Madrid, disponible en [<http://www.aero.upm.es/es/departamentos/economia/investiga/informe/0.INICIO.HTM>]

<http://www.sai-systems.com/aviacion/TEORIA/Aviaci%C3%B3n2.htm>

<http://www.geocities.com/CapitolHill/6121/organis.html>

UQROO.SISBI.CEBOC

