

La jerarquización de los espacios para la reestructuración del transporte aéreo en México

FRANCISCO HEREDIA ITURBE

INTRODUCCIÓN

COMO en muchos otros países, el transporte aéreo en México surgió para satisfacer las necesidades de comunicación que tenían para su desarrollo las comunidades con pocas o nulas posibilidades de enlace con centros de importantes actividades económicas, sociales y políticas. Ilustra muy bien este proceso el surgimiento, en 1924, de la Compañía Mexicana de Aviación, que iba a cubrir las necesidades de transporte de personal de las empresas petroleras a los distintos campos de explotación ubicados en la zona del Golfo de México. Por su parte, Aeronaves de México inició sus operaciones en 1934 para promover y apoyar el desarrollo del puerto de Acapulco como centro turístico de primera importancia.

En seis décadas, el transporte aéreo mundial tuvo un desarrollo excepcional, impulsado por la creciente demanda de sus servicios, por el crecimiento general de las actividades socioeconómicas y por las constantes innovaciones tecnológicas aplicadas al equipo de vuelo y a la infraestructura aeronáutica. En México, el transporte aéreo tuvo una gran aceptación como la mejor manera, y a veces la única, de establecer enlaces entre comunidades aisladas por las características geográficas del país.

Con el crecimiento económico, el transporte aéreo mexicano sostuvo una expansión constante, que se manifestó en el propio desarrollo de las líneas aéreas y en la conformación de empresas, cada vez más grandes, por la fusión o absorción de líneas menores. De esta manera se creó una red de rutas aéreas que creció en extensión y en complejidad, por la sucesiva superposición de espacios de diferente magnitud que contenían comunidades con diversas necesidades de comunicación, que en su oportunidad debían haberse distinguido para la jerarquización correspondiente de los servicios aéreos.

Fue así como se desarrollaron en México dos líneas aéreas troncales que dominaron los mercados nacionales de manera casi exclusiva y en cuyos catálogos de rutas se encontraban vuelos internacionales de largo alcance junto con vuelos regionales de corta distancia, y entre estos dos

extremos, una amplia gama de servicios, todos ellos atendidos con esquemas semejantes de operación.

En estas condiciones creció de manera extraordinaria la estructura del transporte aéreo en México, mientras que no se manifestaron, con la fuerza que les imprimieron las transformaciones económicas mundiales, los requerimientos de un servicio más adecuado y eficiente, sobre todo en los enlaces de comunidades medias y pequeñas que tuvieron siempre características peculiares, relacionadas con la demanda de servicio, la distancia y las relaciones sociales, políticas y comerciales del espacio económico que conformaban.

Al inicio de los ochenta los defectos de esta estructura empezaron a hacerse evidentes. Hubo una caída considerable en la demanda de los servicios aéreos nacionales y empezó a haber problemas para cubrir eficientemente los diferentes planos del mercado con un mismo esquema de servicios, sin afectar la calidad que exige cada grupo de usuarios.

Para resolver esta situación, el subsector del transporte aéreo emprendió una serie de modificaciones, a partir de los planteamientos que hizo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en 1938,¹ con los objetivos de racionalizar los cuadros de rutas, lograr una utilización óptima de la flota aérea y, sobre todo, que los servicios estuviesen adecuados a los requerimientos específicos de cada uno de los espacios en los que operarían.

Es entonces oportuno observar cómo las características sociales y económicas obligarán a jerarquizar los espacios para definir los servicios aéreos correspondientes, en una estrecha y justa relación. Este trabajo discute el proceso de superposición de los espacios del transporte aéreo, sus efectos y las tendencias actuales de modificación de su estructura.

LA EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN MÉXICO

El surgimiento y el desarrollo del transporte aéreo en México deben ser explicados desde la perspectiva de su relación con las actividades socioeconómicas que los propiciaron. Su constante expansión, durante un período de aproximadamente sesenta años, parece ser la evidencia más importante de que "La dinámica de la sociedad actual otorga un significado creciente a las nociones de movilidad, velocidad y tiempo que incluye el transporte. La creación de medios y sistemas para permitir satisfacer la demanda de movilidad ha sido considerada como indicador de desarrollo y, en efecto, el enlace que el transporte permite entre la producción y el consumo muestra los niveles alcanzados por la actividad económica y la organización social",² lo cual puede aplicarse adecuadamente al transporte aéreo.

¹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Esquema Rector del Sistema Nacional de Transporte Aéreo*, México, stc, 1989, 141 pp.

² Camarena Luhrs, M., *El Transporte*, Cuadernos de Investigación, núm. 14, México, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, 1985, p. 9.

El transporte aéreo creó los espacios que requerían para su desarrollo las relaciones comerciales, agrícolas y políticas de las regiones que no tenían otra posibilidad de enlace debido a los obstáculos geográficos y a la falta de caminos. Los espacios primarios del transporte aéreo estuvieron muy bien definidos en su origen a partir de su correspondencia con las actividades regionales que los propiciaron. De esta manera podía distinguirse en cada región al grupo de usuarios preponderantes de los servicios aéreos y relacionarlo con actividades específicas como la explotación petrolera, la extracción del chicle, el cultivo del café, el turismo, la minería y el comercio interregional.

Desde el inicio de la conformación de las redes aéreas se establecieron enlaces entre cada uno de los espacios primarios y la ciudad de México, circunstancia que prevaleció durante las siguientes etapas del crecimiento de las líneas aéreas y que dio lugar al centralismo de la estructura final del sistema.

El crecimiento del sistema de transporte aéreo en México dio lugar a modificaciones (expansión y concatenación) en sus propios espacios primarios. También originó la superposición de nuevos espacios, cada vez de mayor magnitud, que conjuntaron una diversidad de requerimientos de transporte, de acuerdo con las características y las actividades preponderantes de cada región. Uno de los motores de la expansión del sistema fue la implantación de innovaciones tecnológicas que se aplicaban con ritmo creciente a las aeronaves y al equipo de apoyo y permitían sucesivas mejoras en su operación: mayor capacidad, mayor alcance a distancias mayores y menores tiempos de viaje. Esto permitió el crecimiento de las líneas aéreas que contaban con los recursos suficientes para mantener actualizado su equipo y sus procedimientos de operación, e inhibió el desarrollo de las empresas que no tenían la posibilidad de seguir el ritmo de los avances tecnológicos de la industria aeronáutica. De esta manera, el transporte aéreo mexicano estaba atendido casi exclusivamente por dos grandes empresas que cubrían una extensa red de rutas nacionales e internacionales, con una gran diversidad de distancias y de magnitudes de mercado y, desde luego, con un centro operativo y administrativo en la ciudad de México. Los operadores pequeños del servicio público de transporte aéreo cubrían en 1986 apenas el uno por ciento del tráfico total de pasajeros, que en ese año llegó a movilizar 17.4 millones de pasajeros/kilómetro.³

El tráfico de pasajeros por la vía aérea, calculado en pasajero/kilómetro, representa una proporción mínima del movimiento total de personas en los diferentes medios de transporte. En efecto, en 1986 solamente el 7.1 por ciento de los 243.6 millones de pasajeros/kilómetro del tráfico total

³ Dirección General de Aeronáutica Civil, *La aviación mexicana en cifras, 1975-1986*. México, sct, 1988, p. 4.

del país fue transportado por la vía aérea. A pesar de su escasa participación, el transporte aéreo como instrumento de desarrollo cumple un papel muy importante por los factores de velocidad y tiempo de viaje, los cuales aportan valiosas cualidades de movilidad que le permitieron tener alguna influencia sobre la estructura socioeconómica de los espacios que sucesivamente creaba y modificaba durante su expansión, lo que concuerda con el siguiente señalamiento: "se ha podido advertir que cualquier cambio en las vías de comunicación, la eficiencia técnico-operativa de los vehículos, o la introducción de un nuevo medio de transporte con valores de tráfico superiores a los ya existentes, genera notables modificaciones sobre el uso, tamaño y propiedad del espacio".⁴ El transporte aéreo propició cambios en las características de cada uno de los espacios, a la vez que llevaba a cabo gradualmente su superposición, sin que pudieran preverse los efectos que este proceso provocaría.

La estructura del transporte aéreo así constituida funcionó satisfactoriamente como instrumento de desarrollo, en tanto contó, por una parte, con una demanda de servicios creciente y, por la otra, con suficientes apoyos financieros para su expansión. Sin embargo, en su última etapa de crecimiento empezaba a evidenciarse que hacía falta modificar los esquemas de los servicios para enfrentar las nuevas condiciones del contexto económico nacional. Se manifestó entonces la necesidad de apoyar el desarrollo regional mediante la descentralización de las rutas aéreas que en ese momento convergían casi en su totalidad en la ciudad de México.⁵ Al mismo tiempo, entre los usuarios se generalizaba la exigencia de que las líneas aéreas incrementaran la calidad y eficiencia de sus servicios. Las propias empresas del servicio público de transporte aéreo tuvieron que enfrentar situaciones de insuficiencia financiera, y su actuación en general fue calificada con la observación de que "la presencia de las empresas aéreas nacionales no fue siempre garantía de un servicio adecuado y eficiente; los problemas de su estructura administrativa, de operación y laboral ocasionaron, a partir de los años ochenta, un acentuado deterioro del servicio".⁶

Los problemas externos e internos de las líneas aéreas se reflejaron en la evolución de la demanda de sus servicios. El examen de las cifras de pasajeros transportados entre 1975 y 1986 muestra claramente la última etapa de gran crecimiento, seguida por un período en el que disminuyó considerablemente el mismo, acusando notables variaciones anuales de la demanda y, finalmente, se presenta un contundente desplome del tráfico. De 1975 a 1980, la cantidad de pasajeros transportados por todas las líneas aéreas mexicanas creció en promedio el 15.7 por ciento cada año; entre

⁴ Cortés Petersen, T., *Manual estadístico del sector transporte*, Querétaro, Instituto Mexicano del Transporte, 1989, p. 127.

⁵ Chías, J. L., *Los transportes dentro del marco cognoscitivo de la geografía económica*, México, Instituto de Geografía, UNAM, 1985, p. 13.

⁶ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *op. cit.*, p. 7.

1981 y 1985 el incremento medio anual descendió al 3.6 por ciento, con variaciones entre el nueve y el menos cuatro por ciento. Finalmente, en 1986 la cantidad de pasajeros transportados mostró una caída del 15.9 por ciento con respecto al año anterior y con un valor ligeramente inferior al que tuvo en 1980.⁷

La caída contundente de la demanda de los servicios aéreos nacionales generó una situación crítica para las líneas aéreas, que tuvieron que enfrentar severas condiciones de insuficiencia financiera, con evidentes repercusiones en su operación, relaciones laborales y administración en general, por lo que el Subsector Transporte Aéreo, en su conjunto, tomó la decisión de reestructurar el sistema de rutas aéreas de acuerdo con la demanda, la distancia de los enlaces interurbanos y los requerimientos de cada una de las ciudades incluidas en el servicio, con el propósito de procurar una rentabilidad aceptable en la operación de todas y cada una de las rutas que garantizase su permanencia, regularidad y calidad. De esta manera se definió el tamaño de cada línea aérea y el tipo de aeronave utilizada para cada servicio, en justa adecuación con las diferentes categorías de las rutas aéreas.

LA JERARQUIZACIÓN DE LOS ESPACIOS

El esquema rector propuesto para el transporte aéreo mexicano consideró fundamentalmente las dimensiones del país, la magnitud de la demanda, la oportunidad que ofrece la vecindad con el mercado norteamericano, la conveniencia de favorecer el incremento de los flujos turísticos hacia México y el valor estratégico que representa no depender de una sola línea aérea⁸ para definir tres niveles del transporte aéreo nacional. Cada uno de ellos configura un espacio caracterizado por las actividades socioeconómicas de los centros urbanos que contiene y que a su vez definen las necesidades de enlace.

La primera categoría de espacio, la "troncal-nacional", comprende los enlaces entre las ciudades más importantes por su magnitud demográfica y por sus actividades sociales, económicas y políticas, los centros turísticos, las ciudades medias y los principales destinos internacionales. Se propone que esta red de enlaces cubra totalmente el territorio nacional y mantenga los servicios que conectan al país con las ciudades importantes del extranjero. El servicio en esta jerarquía de espacio, correspondería a las dos líneas aéreas troncales de servicio regular que existen en México y que han cubierto este mercado por un tiempo prolongado, utilizando aeronaves con motores de turborreacción y de mediano y largo alcances. Se estableció, como estrategia general para la asignación de rutas a las líneas aéreas, que cada una de ellas las atendería de manera exclusiva, o en forma com-

⁷ Dirección General de Aeronáutica Civil, *op. cit.*, p. 2.

⁸ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *op. cit.*, pp. 11 y 12.

partida cuando la demanda del servicio lo justificara, procurando no dejar grandes zonas del país servidas por una sola empresa.

Una segunda jerarquía de espacio, la "troncal-regional", será enlazada por líneas aéreas de menor tamaño, con flotas limitadas a la demanda del servicio y con aeronaves turboreactoras de corto y mediano alcances. Las líneas aéreas del nivel troncal regional operarían rutas que conectan centros urbanos medios entre sí y con ciudades de primera importancia.

La tercera jerarquía, "regional-alimentadora", quedó integrada por cinco regiones, con enlaces de corta distancia entre los centros regionales de actividad importante, que se operarían con aeronaves de dos motores del tipo turbohélice, con capacidad de entre 19 y 50 asientos y adecuadas para vuelos de corto alcance. Se espera que el desarrollo de esta categoría, inhibido durante mucho tiempo, se conforme y crezca de acuerdo con requerimientos regionales, por lo que inicialmente se propusieron los nodos que serían las bases de operación de cada una de las líneas aéreas alimentadoras y el punto de partida para la integración de las respectivas redes de rutas. Por lo tanto, esta jerarquía de espacio quedó configurada por la región Noroeste con su nodo en Hermosillo, la Noreste con nodo en Monterrey, la Oeste-centro con nodo en Guadalajara, la Centro-Sur con nodo en Oaxaca y la Sureste con nodo en Mérida. Estos nodos servirán también de conexión para los servicios aéreos de las tres categorías y articularán al sistema nacional de transporte aéreo.

En esta forma, el esquema rector del transporte aéreo en México delimitó territorialmente los espacios, asignándoles dimensiones de acuerdo con la medida de los intercambios interurbanos, que se representaron por las magnitudes de la demanda del servicio y de la distancia de cada una de las rutas entre pares de ciudades, ponderadas conjuntamente. Este procedimiento parece apoyarse en la idea de que "los transportes, aunque sea en un sentido muy general, pueden considerarse como configuradores del espacio"⁹ por los efectos que promueven en su fisonomía externa, en su organización y en su funcionalidad.

TENDENCIAS ACTUALES DE DESARROLLO

La reorganización de los servicios públicos de transporte aéreo regular, planteada en el mes de abril de 1988, obtuvo una respuesta casi inmediata del subsector que coincidió en forma general con los lineamientos fundamentales de la propuesta. Por su parte, las dos líneas aéreas del nivel troncal-nacional entraron, a partir de 1988, en un proceso de privatización que les permitirá reorganizar sus cuadros de rutas junto con su propia estructura orgánica y sus esquemas operacionales, para adaptarse a los requerimientos de servicio del espacio que les corresponde atender, con

⁹ Chías, J. L., *op. cit.*, p. 15.

el grado de eficiencia y de rentabilidad que necesitan para su sano desarrollo. Por otra parte, en los mismos años surgieron dos operadores mexicanos especializados en vuelos de fletamento que ya cubren un mercado y áreas de operación en franco crecimiento y que hasta 1988 eran explotados por líneas aéreas extranjeras exclusivamente.

En el nivel troncal-regional se observó un desarrollo excepcional de la línea aérea que ha cubierto por un periodo prolongado las rutas de la región del Pacífico, lo que se manifestó en el crecimiento de su flota de aeronaves turborreactores que pasó de contar con una aeronave en 1987 a diez en 1989. En cambio, aún no se había designado, hasta el mes de octubre de 1989, a la línea aérea que operará en la región del Golfo de México y el Caribe en este nivel de servicios.

Los requerimientos regionales de servicios aéreos regulares se han manifestado más enfáticamente en el crecimiento de las líneas aéreas de la categoría regional-alimentadora. Actualmente, once empresas de este nivel ya se encuentran en operación y en franco desarrollo, incluyendo a las tres líneas que existían antes de 1987.¹⁰ Otras cinco líneas deberán iniciar sus operaciones en 1990. Aunque las redes de rutas de estas líneas aéreas no se ajustan en detalle a las propuestas del esquema rector, sí se apegan a sus lineamientos fundamentales.

Las posibilidades de evolución y desarrollo del sistema mexicano de transporte aéreo son congruentes con el planteamiento de su esquema rector, aun cuando podrían esperarse transformaciones inducidas por la dinámica socioeconómica de cada uno de los espacios. En efecto, dentro de este proceso de cambio "es necesario considerar la influencia que el transporte ejerce sobre sus determinantes sociales y económicas, que puede resumirse en las características de la respuesta que da a la demanda. El propio proceso de diversificación de ésta ha sido el principal estímulo a la configuración del transporte. De ahí que para actuar sobre las condiciones actuales del transporte sea necesario reconstituir la parte que lo vincula con la demanda, esto es, reorientar los medios con que satisface la necesidad de movilidad con respecto a su definición actual".¹¹

El sistema de transporte aéreo en conjunto tiende a reorganizarse bajo estrictos criterios de racionalidad, tanto en el uso de su flota cuanto en la rentabilidad de su operación, como parece confirmarlo el surgimiento de líneas aéreas dedicadas exclusivamente a realizar vuelos de fletamiento y la reasignación de rutas a los tres niveles de aviación, conforme a la magnitud de su demanda y distancia. Por otra parte, las tendencias de desarrollo de cada una de las líneas aéreas en los tres niveles concurren para

¹⁰ Antes de 1987, sólo tres empresas aéreas operaban en el nivel regional-alimentador, que eran Aerocozumel, Aerovías Caribe y Aerovías Oaxaqueñas. A partir de ese mismo año, ocho nuevas líneas aéreas iniciaron sus operaciones: Transportes Aeromar, Servicios Aéreos Litoral, Aviación de Chiapas, Aersierra de Durango y Aeromodelos, Servicios MFG de Oaxaca y Servicios Aéreos L. López.

¹¹ Camarena Luhrs, M., *op. cit.*, p. 54.

favorecer la integración del sistema nacional, a través de la articulación de sus respectivas redes en los nodos de la estructura de rutas nacionales.

PERSPECTIVAS

En el nuevo esquema rector del sistema, resalta la importancia que se le otorga al propósito de que las líneas aéreas alcancen una operación rentable en la explotación de sus rutas, para garantizar la permanencia y la regularidad del servicio y para evitar la necesidad de subsidios para este fin. En este sentido se dirige la privatización de todas las líneas aéreas del sistema, ya que sus objetivos institucionales tendrán que ser establecidos con un justo sentido de eficiencia y de rentabilidad e irán en línea con otro de los propósitos básicos de la reestructuración: el de mantener la oferta del servicio ajustada precisamente a la demanda.

Otro de los objetivos fundamentales implícitos en el proceso de reorganización de la aviación comercial sería el de lograr la descentralización de los servicios aéreos para apoyar el desarrollo regional del país, lo que se logrará en la medida en que se fortalezcan los nodos propuestos para el sistema en las ciudades de Guadalajara, Hermosillo, Mérida, Monterrey y Oaxaca, a la vez que se promueva el desarrollo de las rutas regionales a partir de estas ciudades y se articulen con los demás niveles del servicio. Junto con el fortalecimiento de estos nodos y su habilitación como centros consolidadores y distribuidores de tráfico aéreo de pasajeros, se logrará una mejor distribución de las operaciones aéreas en la infraestructura aeroportuaria del país.

Es muy útil y oportuno considerar en este momento una opinión externa acerca de los cambios que están ocurriendo desde hace dos años en la aviación comercial mexicana: "En ningún lugar de América Latina se ha dirigido el transporte aéreo tan rápida y dramáticamente hacia la liberalización como en México. En 18 meses, los cambios han dado una nueva fisonomía a la aviación comercial".¹² Es necesario apuntar que a partir de la llamada desregulación de las líneas aéreas en los Estados Unidos, que se inició en 1978, se ha reconocido la relación que existe entre las acciones de liberalización y los efectos de racionalidad y eficiencia en los servicios aéreos que se han adoptado en ese país. "En septiembre (de 1988), México y los Estados Unidos firmaron enmiendas al (convenio) bilateral de 1960 que incrementó los pares de ciudades disponibles de 200 a 600, permitió 4 200 vuelos de fletamiento por año, estableció la doble designación (de aerolíneas) sobre rutas específicas, permitió operaciones exclusivas de carga y dejó los cielos parcialmente abiertos para la flexibilidad en las tarifas." En cuanto al transporte aéreo de carga, que tradicionalmente ha tenido una operación limitada, el nuevo (convenio) bilateral con los Es-

¹² Pereira Lima, E., "Liberal winds stir changes in Mexico", *Air transport World*, Cleveland, Oh., octubre de 1989, vol. 26, núm. 10, p. 40.

tados Unidos hará que los operadores (de carga aérea) apoyen el auge de la industria maquiladora (la cual comprende) a 1 459 compañías en 14 localidades en México, proveyendo 390 422 empleos y generando ingresos por exportación de 1 400 millones de dólares, el 10.3 por ciento de todos los ingresos mexicanos por exportación estimados para ese año (1988)".¹³

Este punto de vista, junto con la perspectiva interna que ha dado material para este trabajo, justifican un pronóstico optimista sobre la evolución del transporte aéreo en México. Es posible esperar que las transformaciones que están sucediendo en la aviación mexicana produzcan un sistema de transporte aéreo ordenado racionalmente, que ofrezca respuesta congruente a los requerimientos que dan razón a su existencia y que, por lo tanto, les dé amplia satisfacción a los usuarios de sus servicios. Idealmente, este sistema ofrecería los servicios de transporte por la vía aérea desde cualquier centro urbano medio del país a cualquier destino nacional o internacional, mediante la articulación de los diferentes niveles de aviación, con mayores grados en las cualidades de viaje, definidas por las características de seguridad, puntualidad, precio y accesibilidad de los servicios.

¹³ *Ibid.*, pp. 40-45.