

DESPEGUE

¡A VUELO DE AVIÓN! TRAZO HISTÓRICO DEL SECTOR AÉREO EN MÉXICO

Cercana a cumplir 120 años de historia, la aviación en México y el mundo, abarca un largo periodo que despegó con la elevación de los primeros globos aerostáticos hasta arribar al uso de los satélites para el control de la navegación aérea. En nuestro país, el transporte aéreo apareció en los años veinte del siglo pasado, cuando el Estado mexicano, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, impulsó al sector con inversiones públicas y privadas¹, convirtiéndolo en un elemento fundamental para el desarrollo económico y social de la nación.²

El primer vuelo hecho en el país ocurrió el 8 de enero de 1910 sobre los llanos de Balbuena, en un aparato pilotado por Alberto Braniff³, quien a bordo de un *Voisin* importado de Francia, operó una nave adaptada a la altura de la región más transparente del aire. Esta hazaña dejó ver que la aviación se incorporaría al ramo de los transportes en la era moderna y que, paulatinamente, dejaría de ser un espectáculo atractivo para las masas.⁴

Es importante anotar que esta visión sobre la navegación aérea cambió radicalmente en los primeros años del siglo XX, gracias a que demostró su utilidad en las acciones militares ejecutadas en la Primera Guerra Mundial (1914-1919) y en la Revolución mexicana (1910-1921), abriendo entonces, un amplio horizonte para una actividad con múltiples necesidades de construcción de aeropuertos, fabricación de aparatos, habilitación de talleres; formación de personal aeronáutico y participación de instituciones gubernamentales para regular, supervisar y operar lo que más tarde sería el transporte aéreo civil.

Fue a partir de la segunda década del siglo pasado, que el gobierno federal encomendó a la SCOP, dedicarse a la planeación, proyección, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura aérea nacional, permitiendo la participación de capitalistas que invirtieran en la aviación comercial e industrial. De esta manera, hacia 1921, la Secretaría otorgó a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, la primera concesión para operar la ruta México-Tuxpan-Tampico-Laredo-Matamoros-Salttillo-Monterrey-San Luis Potosí, significando el inicio del primer servicio aéreo regular.

LA SCOP TRANSFORMA EL TRANSPORTE AÉREO

Ante la necesidad de contar con instalaciones aeroportuarias adecuadas, la SCOP abrió el decenio de los años treinta, entregándose a la concepción e implementación de programas que fomentaran la construcción de aeropuertos, así como la ampliación de rutas que cubrieran la zona del Golfo de México. La dependencia logró en poco tiempo, multiplicar la red de transporte aéreo, así como las ubicaciones de las terminales por

todo el territorio, al tiempo que favoreció la existencia de diversas aerolíneas dispuestas a prestar el servicio a pasajeros.⁵

Al llegar los años de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), la infraestructura aérea mexicana experimentó un momento crucial en su desarrollo, ya que en el marco de un acuerdo entre los gobiernos de Estados Unidos y México, fue posible construir una serie de aeropuertos que, además de conectar a ambas naciones, establecieron las condiciones para proteger el espacio aéreo común en caso de agresión o emergencia bélica. Este convenio también permitió el préstamo de dinero y el arrendamiento de algunos puertos aéreos, por lo que México fue capaz de edificar aeropuertos en Mazatlán, Tampico, Veracruz, Ciudad del Carmen, Mérida, Cozumel e Ixtepec. Al término de la guerra, estas terminales cambiaron su sede original y quedaron en manos del Estado mexicano que facultó a la Dirección General de Aeronáutica Civil de la SCOP para gestionarlos.



Preservar la seguridad territorial y extender la infraestructura en el país para garantizar el tránsito aéreo se convirtieron en los motores de la aviación durante y después de la guerra. Imágenes recuperadas del libro: Fuerza Aérea Mexicana.

Para la década de los cuarenta, pero, sobre todo, en los años cincuenta del siglo XX, el gobierno mexicano puso en marcha un programa de mantenimiento de la infraestructura aérea existente, instruyendo a la Secretaría de Obras Públicas (SOP) - nacida en 1958, tras un proceso de división sectorial que también dio origen a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)-⁶, concebir un plan para la conservación de la red aeroportuaria. Pese a la importancia de la encomienda, la SOP tuvo un presupuesto limitado, no dispuso de una estructura para operar los aeropuertos y careció de información actualizada sobre el estado de las principales terminales aéreas mexicanas.

Pese a las circunstancias, a lo largo de la presidencia de Miguel Alemán (1946-1952), el país logró tener pistas nuevas para vientos cruzados y levantar aeropuertos en las ciudades de Tijuana y Chihuahua, entre muchos otros. Por su parte, la SCT trabajó en la realización de obras como el Ferrocarril del Sureste y la construcción de numerosos puentes, cuyo objetivo fue diversificar y complementar las vías y servicios de transporte a lo largo y ancho de la República mexicana.



Hacia el final del sexenio alemanista y en el gobierno de Adolfo López Mateos, la SCOP fortaleció la infraestructura aeronáutica en el territorio mexicano, priorizando la integración de sectores estratégicos del transporte como carreteras, ferrocarril y aviación. Imágenes recuperadas del libro: Fuerza Aérea Mexicana.

LO “HECHO EN MÉXICO” EN LA AVIACIÓN

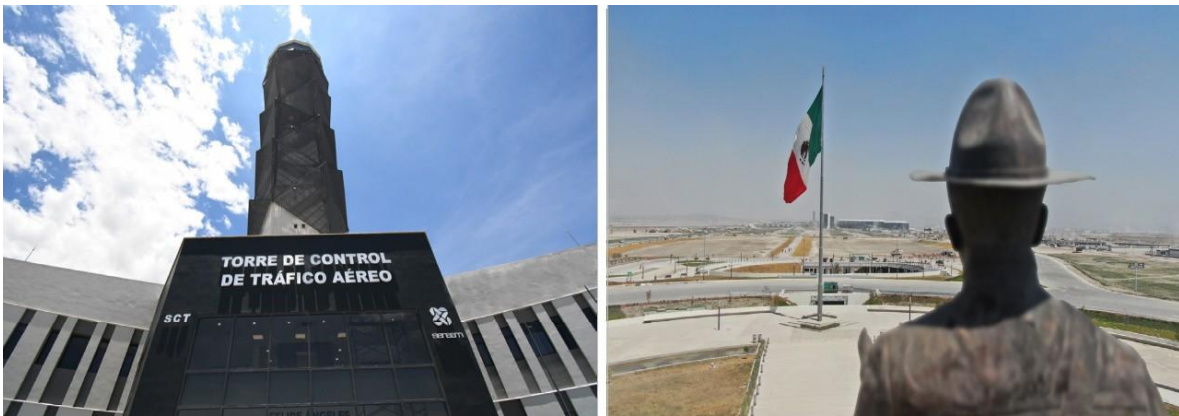
En la década de 1960, la aviación experimentó un importante ascenso, ya que además de contar con aeropuertos en lugares como Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Ciudad del Carmen, Campeche, Mérida, Oaxaca, Tapachula, Mazatlán, Hermosillo, Mexicali, Nuevo Laredo y Chetumal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes proyectó y materializó el Sistema Centralizado de Combustibles en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, con el objetivo de usar un modelo de abastecimiento aplicado en las terminales aéreas más modernas de los Estados Unidos y Francia. Asimismo, y por primera vez, se instalaron radares de control de tráfico aéreo que permitieron a los aviones, enviar información continua sobre las características de vuelo en código alfanumérico para evitar el congestionamiento de los canales de comunicación hablada. Por si fuera poco, comenzó a emplearse el primer sistema de aterrizaje por instrumentos o ILS (luces de aproximación), en una de las pistas del aeropuerto de la capital mexicana.

Estos éxitos de la aviación mexicana no pudieron sostenerse en el tiempo, ni seguir el ritmo de las innovaciones en la industria aérea internacional. Por ello, la SCT trabajó arduamente en evitar el desfase nacional respecto a la evolución aeronáutica mundial. De esta manera, el 10 de junio de 1965 se creó Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), organismo público descentralizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes encargado de operar los aeropuertos federales (hasta ese momento 33 en todo el país), así como de administrar, operar y conservar la infraestructura aeroportuaria, al tiempo de prestar los servicios complementarios, auxiliares y comerciales de toda la red. Estas decisiones impactaron positivamente al sector aéreo, convirtiendo al país en un consultor destacado en materia aeroportuaria para naciones de América Latina y el Caribe. Además, fueron hechos en México insumos tan importantes para la industria aeronáutica como cables, focos y unidades luminosas.

Al llegar los años setenta y los primeros visos de la crisis económica y financiera, la etapa de crecimiento y consolidación del sector aéreo nacional se contuvo para dar paso a un proceso de remodelación y construcción de aeropuertos en todo el territorio nacional, por lo que, la SCT aplicó con éxito un esquema que combinó la inversión pública con las concesiones a inversionistas privados, logrando que en el transcurso de los años ochenta, la actividad aérea se dirigiera al fomento del turismo mediante la oferta de vuelos, mejores tarifas y competencia entre diferentes aerolíneas.²

DE LA TRANSFERENCIA DE AEROPUERTOS A LOS TIEMPOS PANDÉMICOS

Hacia la mitad de los años noventa del siglo XX y tras la consolidación del transporte aéreo entre los viajeros nacionales e internacionales, el gobierno federal decidió instrumentar una “política de transferencia de los aeropuertos” a la iniciativa privada, dando lugar a la formación de tres grandes grupos regionales: el Grupo Aeroportuario Centro Norte o UMA, con sede en Monterrey, Nuevo León; el Grupo Aeroportuario del Pacífico o GAP, asentado en Guadalajara, Jalisco y, el Grupo Aeroportuario del Sureste o ASUR, con base en Cancún, Quintana Roo. Asimismo, y con una conformación diferente, nació el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (de carácter federal y a cargo de la SCT), con el fin de construir y operar un segundo aeropuerto para México⁸, proyecto que logró cristalizarse hasta el año 2022, con la apertura del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, en la zona de Santa Lucía.⁹



Dotado de la infraestructura aeronáutica necesaria, el AIFA también se propone mover anualmente, 700 mil toneladas de carga, convirtiéndose en un impulsor del desarrollo comercial, industrial, turístico, económico y social del país. Imágenes recuperadas de: AIFA, Gobierno de México.

Si bien, el sector aéreo logró concluir el siglo XX e iniciar el XXI, adaptado a los principales cambios e innovaciones en este medio de transporte, el impacto de la pandemia por COVID-19, en el año 2018, provocó un descenso significativo en el número de usuarios nacionales e internacionales, propiciando pérdidas económicas, así como la necesidad de encarar las nuevas circunstancias que obligaron a mirar un presente y un futuro lleno de desafíos tecnológicos, energéticos y medioambientales, los cuales deben superarse para que la aviación nacional continúe el vuelo.

REFERENCIAS

¹ En contraste con la experiencia de varios países de Europa, donde la iniciativa privada ha sido un actor con mayor participación en la evolución del sector aéreo.

² De forma similar a las naciones latinoamericanas, México adoptó para el impulso de la actividad aérea, un modelo donde el Estado funciona como regulador y permisionario.

³ Nació en 1884 en el seno de una familia, cuyo padre -el francés, Thomas Braniff- llegó a México para invertir en la construcción de la vía férrea México-Veracruz. Debido a su desahogada posición económica, Alberto Braniff se interesó en diferentes deportes, desarrollando un especial interés por el estudio de la aviación, actividad que lo llevaría a realizar una de las hazañas más sobresalientes de principios del siglo XX, gracias a que el 8 de enero de 1910: “El aguerrido piloto se

subió al puesto de mando del aeroplano, aceleró con gran velocidad por el campo, voló derecho una distancia de cerca de 500 metros y luego se elevó graciosamente a una altura de veintiséis pies, descendiendo de nuevo corriendo por cerca de doscientos metros y luego volvió a elevarse como un pájaro hasta más o menos la altura anterior. Aterrizó y regresó junto al hangar, donde fue recibido con todo entusiasmo por los escasos presentes...”

⁴ La perspectiva sobre el uso de la aviación se transformó paulatinamente en México y el mundo, debido a los conflictos bélicos que alcanzaron su punto máximo con la Primera Guerra Mundial y, en nuestro país, con el estallido revolucionario de 1910. “Las máquinas voladoras” tomaron a partir de entonces, un rumbo diferente, pues diversos gobiernos ponderaron que antes que una aviación de guerra debía fomentarse un servicio aéreo que, eventualmente, fuera de carácter civil y dirigido a transportar pasajeros y carga.

⁵ De hecho, gracias a sus aportaciones, el gobierno federal obtuvo los recursos para construir en 1929, el Puerto Central Aéreo en la Ciudad de México.

⁶ Para lograr sus objetivos, la SOP pidió y gestionó ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los recursos para realizar sus proyectos.

⁷ Es importante señalar que al final de los años 80 del siglo pasado, varios aeropuertos se ampliaron y remodelaron con la participación de empresarios privados, además de que se dotó de servicio aéreo a ciudades como Tepic y Colima, así como a la zona de El Bajío.

⁸ Cabe mencionar que el plan de construcción y renovación de los aeropuertos nacionales logró realizarse cabalmente. Sin embargo, pese a los conocimientos y experiencia alcanzados por México, transcurrieron años sin que se construyeran nuevas terminales aéreas, porque se privilegiaron algunas modificaciones y ampliaciones en los edificios de pasajeros, tal y como ocurrió con las obras hechas en la zona terrestre del AICM “Benito Juárez”, cuyo propósito fue dotarlo de la Terminal 2 que, en su momento, logró incrementar la capacidad de servicio a pasajeros, pero sin absorber y atender por completo, la demanda de operaciones aeronáuticas.

⁹ El Aeropuerto Internacional “Felipe Ángeles” (AIFA) fue puesto en operaciones el 21 de marzo de 2022. Localizado en la Base Aérea Militar de Santa Lucía, en Zumpango, Estado de México, a 45 km del Aeropuerto Internacional “Benito Juárez”, constituye con el Aeropuerto Internacional de Toluca, una red de infraestructura aeroportuaria integral concebida para ofrecer y dar servicio de transporte aéreo a la zona metropolitana de la Ciudad de México.

FUENTES CONSULTADAS:

- Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles [en línea], Gobierno de México, AIFA Galerías. Disponible en: <https://www.gob.mx/aifa/galerias/aeropuerto-internacional-felipe-angeles-306696> Consulta realizada: 2 de octubre de 2022.

- *Centenario de la industria militar mexicana, 1916-2016*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 2016.

- “Decreto que crea el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares”, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Diario Oficial. Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Tomo CCLXX, Núm. 25, México, Sábado 12 de junio de 1965, pp. 5-7.

- Daniel Díaz Díaz, “Transporte”, en Julio A. Millán y Antonio Alonso Concheiro (coords.), *México 2030. Nuevo siglo, nuevo país*, México, FCE, 2000.

- Federico Dovalí Ramos, Conferencia Magistral, “La evolución de la infraestructura aérea en México” [en línea], México, Canal de YouTube SCT México, 130 Años de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=aYLG7bSm_oE Consulta realizada: 23 de septiembre de 2022.

- *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar, un siglo de historia (1915-2015)*, México, Cámara de Diputados, Secretaría de la Defensa Nacional, 2014.
- Luis Jáuregui, "Los transportes, siglos XVI al XX", en Enrique Semo (coord.), *Historia Económica de México*, Vol. 13, México, Océano-UNAM, 2004.
- "La Ingeniería en vías terrestres con enfoque interdisciplinario", Entrevista a Federico Dovalí Ramos, Vías Terrestres. Órgano Oficial de la Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres A.C., México, Número 7, Septiembre-October 2010.
- "La navegación aérea en México" [en línea], El Mirador, Sección Despegue, Sitio oficial de la SICT. Disponible en: <https://elmirador.sct.gob.mx/despegue/la-navegacion-aerea-en-mexico> Consulta realizada: 26 de septiembre de 2022.
- "50 Años. Aeropuertos y Servicios Auxiliares" [en línea], Biblioteca de Publicaciones Oficiales del Gobierno de la República, Blog del sitio web oficial. Disponible en: <https://www.gob.mx/publicaciones/es/articulos/50-anos-aeropuertos-y-servicios-auxiliares?idiom=es> Consulta realizada: 3 octubre de 2022.