



## DESPEGUE

# COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN II

Hacia 1954 Mexicana de Aviación presumía un desarrollo y crecimiento notables. Los números así lo confirmaban: más de 415 mil pasajeros transportados; más de 13 millones de kilogramos en el volumen de carga; poco más de 600 mil kilogramos en el rubro del correo; 21 millones de kilómetros recorridos por aire; y 74 mil horas de vuelo acumuladas.<sup>1</sup> Vendrían en el futuro etapas de prosperidad, de altas y bajas.

### MEXICANA EN JET

En 1960 los primeros jets *Comet 4C* se integraron a la flota de Mexicana de Aviación. Tenían una velocidad de crucero de 860 kilómetros por hora a 10 mil metros de altura sobre el nivel del mar; contaban con una capacidad para 60 pasajeros en clase turista y 22 más en primera; el no tener ya hélices, llamaba mucho la atención.

El primer vuelo de un jet de Mexicana de Aviación tuvo lugar el 4 de julio de 1960, en la ceremonia protocolaria previa, participó el entonces secretario de Comunicaciones y Transportes, Ing. Walter C. Buchanan. El avión partió de México a Los Ángeles empleando en el viaje solamente tres horas de vuelo.

En materia de aeropuertos, el mismo secretario, junto con Eduardo Medina Urbizu - Oficial Mayor- prepararon la compra de ocho aeropuertos construidos por la aerolínea, que ya no podía operarlos ni mantenerlos por sí misma. La operación se concretó por 103 millones de pesos.<sup>2</sup>

No conforme con la calidad de sus aviones adquiridos -siempre a la vanguardia en su tecnología-, y pensando en los futuros Juegos Olímpicos de 1968 y el Mundial México 70, Mexicana de Aviación compró en 1966 su primer avión *Boeing 727* que arribó a México - procedente de Los Ángeles- el primero de diciembre de dicho año, haciendo un tiempo récord de dos horas y 36 minutos.

### EL ESPLENDOR DE MEXICANA

Las grandes empresas resuelven pequeños y enormes problemas a lo largo de su existencia. Mexicana de Aviación lo hizo en una época donde estuvo a un paso de la quiebra por causas diversas: suspensión de pagos, embargos, huelgas de trabajadores, relaciones distantes con el gobierno, graves errores administrativos, etc. Su proceso de recuperación, reconocido en el mundo de la aviación comercial, comenzó al comprar el 15 de enero de 1968 las acciones de la aerolínea (35%) que todavía tenía en su poder la empresa Pan American Airways.<sup>3</sup>



El Boeing 727-200 de Mexicana de Aviación podía transportar cómodamente a 155 viajeros. Libro: Mexicana la primera siempre será la primera.

Para demostrar su rehabilitación y deseo de crecimiento, Mexicana de Aviación adquirió aviones *Boeing 727-200* con capacidad para 156 pasajeros de clase única. El 17 de octubre de 1970 llegó el primero de ellos al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en el cual viajaba el secretario de Comunicaciones y Transportes, Ing. José Antonio Padilla Segura. En 1975 la flota estaba conformada por 19 aviones jet *Boeing 727*, la más grande de su tipo en América Latina.

La Base de Mantenimiento más amplia y moderna de Latinoamérica pertenecía a Mexicana de Aviación. Fue inaugurada el 15 de enero de 1979 y se componía de talleres, oficinas técnicas y una gran plataforma para 30 aviones *Boeing 727*.

En esta época la compañía celebró dos aniversarios más: su cincuentenario (1924-1974) para el cual se editó el libro *Historia de la Aviación Mexicana*; se inauguró un monumento alusivo en el aeropuerto de Tampico, lugar de su nacimiento; y varias placas fueron colocadas en distintas locaciones de la línea aérea en México y el extranjero.

Más tarde en 1981 la compañía decidió reconocer como el 12 de julio de 1921 la fecha de sus orígenes reales cuando se llamó Compañía Mexicana de Transportación Aérea. Entonces optó por celebrar su aniversario número 60. Ese inicio de los años ochenta Mexicana de Aviación destacaba a nivel mundial al ser la primera aerolínea en Latinoamérica por el número de pasajeros transportados y la número 24 en el mundo; ocupaba el puesto 12 en cuanto a la carga trasladada: 710 mil toneladas; daba servicio al 37 % de todos los pasajeros que viajaban entre Estados Unidos y México; y asumía el décimo lugar mundial en cuanto a la obtención de utilidades.<sup>4</sup> El 15 de julio de 1981 adquirió el primero de sus aviones *DC-10-15* con una velocidad de crucero de 960 kilómetros por hora y una capacidad en clase única para 315 pasajeros.

## **MEXICANA EN GRAVES PROBLEMAS**

1982 comenzó siendo un mal año para Mexicana de Aviación al ser estatizada por el gobierno de José López Portillo volviéndose una empresa mixta (capital público y

privado), como resultado de una severa crisis económica en la cual el transporte aéreo se vino abajo totalmente ya que sus clientes no tenían recursos para viajar.<sup>5</sup> A pesar de ello, el 30 de abril de 1984 la empresa inauguró su edificio: Torre Mexicana; y el 16 de julio de 1986 su Central de Carga cuya ceremonia fue encabezada por el Ing. Daniel Díaz Díaz secretario de Comunicaciones y Transportes.

A fines de los años ochenta Mexicana de Aviación se vio envuelta en serios problemas internos y financieros. Su nueva administración desconocía totalmente el funcionamiento de la industria aeronáutica, además, se deshizo de los directivos más experimentados que tenía, lo que la hacía frágil. Fue entonces que el gobierno puso a la venta el 25% de las acciones de la aerolínea en 1989 para capitalizarla. El consorcio denominado Corporación Falcon se adueñó de esas acciones y más tarde en 1992 adquirió un porcentaje más que la convirtió en la socia mayoritaria.

Para iniciar la nueva recuperación de la aerolínea, fueron adquiridos en 1990 aviones *Airbus A320* con capacidad para 150 pasajeros, 45% más económicos en cuanto al uso de combustible. Poco después se pidieron 10 aviones *Fokker F100* con capacidad para 105 pasajeros empleados en alto porcentaje en rutas cortas y rentables.



Espectacular diseño tipo talavera en el empenaje del avión de Mexicana. Libro: Mexicana la primera siempre será la primera.

El peor golpe moral y económico que pudiera recibir Mexicana de Aviación se le dio en 1993 cuando su eterno rival Aeroméxico adquirió la mayoría de sus acciones. Gerardo de Prevoisin se erigió como el presidente del Consejo de Administración de ambas aerolíneas, a quien llamaron el *Zar de la Aviación*.<sup>6</sup> Mexicana acusó, entre otras pérdidas, su presencia en varias rutas aéreas y el desmantelamiento de su servicio de carga.

Al inicio del gobierno del presidente Ernesto Zedillo, la situación de Mexicana de Aviación se tornó más compleja. Sus elevadas deudas tuvieron que ser negociadas con los bancos, proveedores, sindicatos, empresas arrendadoras de equipo de vuelo, etc. Para aminorar esta situación el 23 de mayo de 1995 se constituyó CINTRA S. A. de C. V. (Corporación Internacional de Aviación) una empresa tenedora de acciones de líneas aéreas para operar y administrar tanto a Mexicana de Aviación como a Aeroméxico, entre otras.

El 4 de marzo de 1996 culminó con éxito la reestructuración de Mexicana de Aviación. Poco después se inauguraba la ruta México-Cancún-Lima-Buenos Aires. El 4 de julio abría sus puertas el centro de Capacitación "Alas de América" haciéndose cargo de los diversos programas de adiestramiento. El 11 de diciembre despegó el primer *Boeing 727-200* para cubrir la ruta México-Cancún-México.

Las bodas de platino (75 años) de Mexicana de Aviación se celebraron en 1996 con todo rigor. Se editó un libro conmemorativo y se realizó una muestra de aviones en su Base de Mantenimiento donde se pudieron admirar: una réplica exacta del biplano *Lincoln Standard* con el que se iniciaron operaciones; un *DC-3* bimotor que contribuyó al progreso de la empresa y un *Fokker F100* que se distinguía por su modernidad y excelente servicio.

De los últimos proyectos creativos de Mexicana de Aviación destaca la expedición del boleto electrónico E-TKT en 2005, así como la implementación del *Ticketless* innovadora forma de reservar, comprar y tener el boleto y pase de abordar de manera automatizada. Otra iniciativa de la aerolínea fue ofrecer a su clientela los *VideoBox*: pantallas de siete pulgadas precargadas con seis películas, seis cortometrajes, 100 archivos de música y tres videojuegos para la Clase Ejecutiva.<sup>7</sup>

## LA QUIEBRA DE MEXICANA

El 20 de diciembre de 2005 CINTRA vendió las acciones de Grupo Mexicana (compañía controladora de Mexicana de Aviación) al Grupo Posadas, fundado y dirigido por Gastón Azcárraga Andrade; Mexicana de Aviación cambiaba de dueño una vez más. Posadas pagó 165.5 millones de dólares en efectivo que junto con las deudas y compromisos contraídos por la aerolínea daba una suma total de 1,456 millones de dólares.<sup>8</sup> Grupo Posadas era entonces uno de los consorcios hoteleros más importantes y exitosos en México y Latinoamérica. Mexicana de Aviación iniciaba así, una nueva y prometedora etapa de desarrollo asumiéndose ahora como una empresa totalmente privada.

Entre las divisiones de la aerolínea destacaba, por méritos propios, aquella que le permitía brindar servicio de mantenimiento a otras compañías aéreas desde 1997. En 2006 fue registrada como Mexicana MRO (Maintenance Repair and Overhaul) services. Ofrecía principalmente: mantenimiento mayor a equipos *Airbus*, *Boeing*, *MC Douglas* y *Fokker*; pintura total o parcial; soporte técnico a operadores extranjeros; reparación de componentes y materiales compuestos.



Sobrecargos de Mexicana recibiendo con sonrisas a sus pasajeros, escena habitual recordada por los viajeros. Libro: Mexicana la primera siempre será la primera.

El empresario Gastón Azcárraga junto con otros inversionistas crearon la empresa Nuevo Grupo Aeronáutico en 2008 a la cual le cedieron los derechos del Grupo Mexicana adquiriendo así las acciones de la Compañía Mexicana de Aviación.

Para ese entonces ni accionistas ni directivos lograron levantar a la aerolínea que, además de los graves problemas financieros que tenía (falta de inversiones necesarias, bajos ingresos, incrementos periódicos en los combustibles...), se había desatendido a partir de 2006 de las demandas de los sindicatos conformados por sus trabajadores; ambos factores -junto con la pandemia de influenza de 2009 que provocó escaso número de pasajeros- condujeron a la declaración de quiebra de Mexicana de Aviación.

El 28 de agosto de 2010 Mexicana de Aviación realizó su último vuelo: Ciudad de México - Toronto, Canadá, dejando de operar 8,500 empleados. La aerolínea entró a concurso mercantil el 6 de septiembre en el cual se entablaron negociaciones con sus acreedores para convenir el pago de sus adeudos y evitar la quiebra.<sup>9</sup> De 2010 a 2014 algunas empresas e inversionistas se interesaron por adquirir a Mexicana de Aviación, como PC Capital, American Airlines, Iván Barona, Med Atlántica, entre otros. Sin embargo, no pudieron comprobar su liquidez, ni lograron acuerdos con los sindicatos.<sup>10</sup>

Por último el 4 de abril de 2014, la jueza Edith Alarcón, del Juzgado Décimo Primero en Materia Civil de la Ciudad de México, declaró en bancarrota a la Compañía Mexicana de Aviación. Llegaba a su fin la mejor línea aérea comercial que ha tenido México y Latinoamérica en los últimos cien años.

## **A VOLAR DE NUEVO**

Como el Ave Fénix que resurge de sus cenizas la Compañía Mexicana de Aviación volvió a emprender de nuevo el vuelo al ser rescatada por el gobierno de la Cuarta Transformación mediante una nueva administración constituida el 15 de junio de 2023: Aerolínea del Estado Mexicano, S. A. de C.V. a cargo del Ejército Mexicano y bajo la dirección de la empresa pública Olmecca-Maya-Mexica.

El 26 de diciembre de 2023 Mexicana reinició operaciones cuando el vuelo 1788 salió del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles con destino al aeropuerto Felipe Carrillo Puerto ubicado en Tulum, Quintana Roo, recién estrenado. Se afirma que Mexicana de Aviación tendrá vuelos a 16 destinos dentro del país lo cual nos permite asegurar que tendremos a esta histórica empresa para rato.

## **REFERENCIAS**

<sup>1</sup> *Mexicana 75 Aniversario 1921-1996*. Fascículo No. 5, p. 9.

<sup>2</sup> *Mexicana la primera siempre será la primera*, p. 203.

<sup>3</sup> *Mexicana la primera siempre será la primera*, p. 217.

<sup>4</sup> *Mexicana la primera siempre será la primera*, pp. 232-233.

<sup>5</sup> *Mexicana 75 Aniversario 1921-1996*. Fascículo No. 10, p. 8.

<sup>6</sup> *Mexicana la primera siempre será la primera*, pp. 250-253.

<sup>7</sup> *Mexicana la primera siempre será la primera*, pp. 283-284.

<sup>8</sup> *Mexicana la primera siempre será la primera*, p. 284.

<sup>9</sup> Entérate. ¿Por qué quebró Mexicana de Aviación?  
en: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/enterate-por-que-quebro-mexicana-de-aviacion> consultada el 1 de diciembre de 2021.

<sup>10</sup> Mexicana de Aviación  
en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Mexicana\\_de\\_Aviaci%C3%B3n#Nuevo\\_milenio](https://es.wikipedia.org/wiki/Mexicana_de_Aviaci%C3%B3n#Nuevo_milenio) consultada el 1 de diciembre de 2021.

## **BIBLIOGRAFÍA**

*Mexicana 75 Aniversario 1921-1996*. Mexicana de Aviación. Subdirección de Relaciones Públicas y Difusión. México, 1996.

*Mexicana la primera siempre será la primera*. Compañía Mexicana de Aviación S. A. de C. V., México, 2006.