

# EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE GUADALAJARA: SU CONSTRUCCIÓN Y PRIVATIZACIÓN\*

NE

ERIKA PATRICIA CÁRDENAS GÓMEZ  
 Universidad de Guadalajara

## > RESUMEN <

Este artículo se inserta en el estudio y análisis de la transportación aérea en México y da cuenta de una de las terminales más importantes del país: el Aeropuerto Internacional de Guadalajara. Describe básicamente su proceso de construcción, privatización y funcionamiento, además de bosquejar la estructura del Grupo Aeroportuario del Pacífico.

**Palabras clave:** Aeropuerto de Guadalajara, GAP, privatización

## > ABSTRACT <

This article deals with the study and analysis of Mexico's air transportation and offers information of one of the most important terminals of the country: The International Airport of Guadalajara. It essentially describes its process of construction, privatization, and functioning; in addition to outlining the structure of the Grupo Aeroportuario del Pacífico.

**Keywords:** Airport of Guadalajara, GAP, Privatization.

## Introducción

En los primeros años de la década de 1980 nuestro país aún estaba inmerso en un contexto de restricciones comerciales. El ingreso de mercancías por la

\* Este artículo tiene como base el capítulo cuarto de mi tesis para obtener el grado de maestra en Estudios sobre la Región titulada: "El papel del Aeropuerto Internacional de Guadalajara en la integración de la economía de Jalisco al mercado global" que presenté en junio de 2006 en El Colegio de Jalisco. Agradezco a Alberto Arellano su lectura y comentarios.

vía legal provenientes del extranjero no era común. Esto se debió al modelo económico implantado desde la década de 1940 el cual se había orientado hacia el interior. El modelo fue conocido como Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) y tuvo como propósito crear, favorecer y fortalecer a la industria nacional. Sin embargo, una serie de limitaciones que padeció la economía del país lo llevaron al colapso. Ya desde el año de 1976 la economía mexicana mostraba algunos signos de agotamiento y su situación se agravó progresivamente hasta el año 1982.

Ante tal problemática el gobierno mexicano adoptó la estrategia de crecimiento orientada hacia el exterior, y su principal estrategia consistió en la liberalización económica. Su implementación fue gradual en los años de 1980, pero se profundizó en la década 1990. Para la aplicación de este modelo fue necesario establecer algunas reformas, destacando la apertura comercial y la privatización. La primera implicó el dismantelamiento de las restricciones al comercio internacional, y la segunda en la venta o concesión de empresas gubernamentales, entre ellas las que poseía el Estado mexicano en materia de transportes y comunicaciones.

De este modo, en 1983 el gobierno redujo gradualmente los impuestos comerciales; tres años después México se incorporó al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), erigido después en Organización Mundial de Comercio (OMC) cuya meta fue reducir el arancel máximo en 50%.<sup>1</sup> De igual manera, en 1993 se promulgó la Ley de Comercio Exterior con el fin de preparar el marco legal para las actividades comerciales que se iban a establecer con otros países.<sup>2</sup> Fue así que la economía nacional se integró al mercado internacional y a sus diferentes dinámicas. Esto planteó de manera particular la necesidad de poseer un sistema de transporte eficiente: uno de los elementos indispensables para la unión comercial pues sin éste la actividad económica se reduce a mercados fragmentados.

Bajo esta premisa, y teniendo el referente de la existencia de monopolios en la red de comunicaciones y transportes, el gobierno mexicano modernizó este sistema. Para ello puso en práctica, y como parte del nuevo modelo económico, la concesión de empresas del ramo, concretamente en materia de ferrocarriles, carreteras, puertos y aeropuertos. Los actores económicos y políticos reconocieron así que los transportes, las comunicaciones y la infraestructura en las dinámicas económicas eran importantes para lograr el crecimiento económico.

Ante esta realidad se puede decir que en México hubo diversos trabajos e investigaciones académicas sobre los ferrocarriles, las carreteras y los puertos marítimos y la relación directa o indirecta que éstos tienen en los procesos económicos, sociales e históricos de ciertos territorios. Sin embargo, esto no fue así en

<sup>1</sup> Por arancel máximo se debe entender el impuesto más alto con el que se gravan las importaciones de un país.

<sup>2</sup> El gobierno mexicano firmó varios tratados comerciales, entre los que se encuentran: la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); con Chile; con Estados Unidos y Canadá; con Costa Rica, Colombia y Venezuela; con Bolivia; con Nicaragua; y con la Unión Europea. Pero sin lugar a duda, el convenio más importante fue el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), debido a que un gran volumen de las importaciones y exportaciones se dirigen hacia los Estados Unidos (cfr. Clavijo y Susana, 2000: 18).

materia de transportación aérea. Es poca la que existe en México y se agrupa básicamente en tres racimos: en el primera se abordan las redes comerciales y las rutas aéreas; en el segundo se hace una revisión del transporte aéreo circunscrito en un historia panorámica del transporte en México; y en la tercero se estudia y analiza los principales aeropuertos, el de la capital del país en particular, y los grupos aeroportuarios en general.<sup>3</sup>

De ahí que este artículo pretenda ampliar el conocimiento o intente insertarse en el estudio y análisis de la transportación aérea en México y dar cuenta de uno de los tres aeropuertos más importantes del país. Junto a la anterior justificación, otro elemento de descargo académico es que este artículo describe básicamente el proceso de construcción y privatización del Aeropuerto Internacional de Guadalajara (AIG) para ver en él, o a su alrededor, otros fenómenos económicos y sociales. Para ello, el artículo se divide en tres apartados. En el primero se hace un recuento de los procesos de construcción y remodelación en los que ha estado inmerso. En el segundo se esboza el proceso de privatización en el que se vio envuelto. Finalmente, se describe la estructura del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) y el funcionamiento del AIG.<sup>4</sup>

### Una terminal en constante remodelación

El Aeropuerto Internacional “Miguel Hidalgo” se ubica al sur de la ciudad de Guadalajara a una distancia de 25 kilómetros en la carretera Guadalajara-Chapala. Fue inaugurado oficialmente el 1 de marzo de 1951 con el nombre de Aeropuerto Civil de Guadalajara, y en ese entonces operaban tres líneas aéreas nacionales: Compañía Mexicana de Aviación, Compañía Aerovías Reforma, y Transportes Aéreos de Jalisco; al igual que las compañías regionales Transportes Aéreos de Nayarit, Manuel Castillo y Mario López.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Sobre el primero se puede mencionar a José María Serrano Martínez (2002), “Grandes centros de transporte aéreo y flujos turísticos en Europa”. *Cuadernos de Turismo* (Murcia, España), Núm. 9, enero-junio, pp. 137-164; Genaro de Jesús Portales Rodríguez (2001). *Transportación Internacional*. México: Trillas; Juan José Enríquez de Dios (1994). *Transporte internacional de mercancías*. Madrid: Editorial e Instituto Español de Comercio Exterior. Arturo García Falcón y Rafael Valdez Becerra. 1986. *Transporte aéreo y transporte terrestre turístico*. México: Limusa; Gabriel Ortega Alcocer (1989). *Carga Aérea. Teoría y práctica*. México: Trillas; Joana M. Seguí Pons y Joana M. Petrus Bey (1986). *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid: Editorial Síntesis. Sobre la segunda línea están las siguientes obras: Luis Jáuregui (2004). *Los transportes, siglos XVI al XX*. México: UNAM-Océano; Michael R. Bonavia (1941). *Economía de los transportes*. Trad. Teodoro Ortiz. México: FCE; Claude Cortez Papi (1996). “El transporte en el abasto de las grandes ciudades: el caso de México”. José Luis Chías y Martha Pavón. (coords.). *Transporte y abasto en las ciudades Latinoamericanas*. México: UNAM. En cuanto a los aeropuertos mexicanos están principalmente los trabajos de Óscar Armando Rico Galeana (2008). “The privatization of Mexican airports”. *Journal of Air Transport Management*. Núm. 14, noviembre, pp. 320-323; Óscar Armando Rico Galeana (2006). *Análisis de series de tiempo de la carga transportada en los principales aeropuertos mexicanos*. Sandafalia: Instituto Mexicano del Transporte, publicación técnica; Alfonso Herrera et al. (2005). *Diagnóstico del transporte de carga aérea*. Sandafalia: Instituto Mexicano del Transporte, publicación técnica; Óscar Armando Rico Galeana (2002). *Estrategias de actuación comercial para las terminales con baja utilización en la nueva estructura aeroportuaria*. Sandafalia: Instituto Mexicano del Transporte, publicación técnica; Óscar Armando Rico Galeana. “Situación de los aeropuertos mexicanos después de la privatización: un análisis de los primeros años de operación de los nuevos grupos aeroportuarios”, mecanoscrito.

<sup>4</sup> Los trabajos que se refieren al aeropuerto tapatío son las siguientes tesis: a) en el nivel licenciatura: Ana Cecilia Cervantes Espinosa y Nayeli Elizabeth Navarrete García (1994). “El análisis de la organización y el funcionamiento del Aeropuerto Internacional ‘Miguel Hidalgo’ de la Ciudad de Guadalajara, Jal., para determinar el papel que desempeña el Lic. en Turismo dentro de éste”. Guadalajara: Universidad de Guadalajara; Hilda Verónica Colin García y Mayra Adriana Huerta Pérez (1995). “Aprovechamiento de un espacio subutilizado en el Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo de Guadalajara para la ubicación de un museo aeronáutico”. Guadalajara: Universidad de Guadalajara; María Aydeé Hernández Hernández Roxana Zamora y Álvaro Blanc (1994). “Remodelación del Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo de Guadalajara”. Tlaquepaque: Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente; Ana Beatriz Sánchez Arzate.

<sup>5</sup> Cabe decir que en 1951 un vuelo redondo de Guadalajara a la ciudad de México tenía un costo de 172 pesos (véase un anuncio comercial publicado en *El Informador*, 1 de marzo de 1951, p. 6). Además de que en 1929 la capital de Jalisco contaba con un aeródromo. Fue el de

Pero la ciudad contaba con este aeropuerto que operaba desde el año de 1944 y daba servicio a la incipiente aviación local. Desde entonces ya tenía inconvenientes debido a su ubicación geográfica.

El aeropuerto tapatío fue edificado por cuenta de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. La construcción estuvo a cargo de la empresa Construcción Latina, S.A., al mando de los ingenieros Javier de la Mora Vázquez e Ignacio Flores Calderón. En esta construcción también participó el gobierno estatal al cooperar con la donación de 250 hectáreas de terreno, las cuales fueron tomadas, literalmente, de la comunidad agraria de El Zapote del Valle y del fraccionamiento Asturias, ambos ubicados entre las carreteras nueva y antigua a Chapala a la altura del kilómetro 18 de la primera vía. En el caso de El Zapote puedo decir que hasta el 21 de abril de 2009 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tan sólo había pagado un anticipo de 30 millones por las 306 hectáreas tomadas y en donde se localiza la terminal.<sup>6</sup> Además, el gobierno estatal adquirió (ignoro la forma) una franja más de terreno en un extremo de la pista principal por si fuera necesario prolongarla en el futuro.<sup>7</sup>

De lo anterior podemos decir que el aeropuerto de Guadalajara es una terminal en constante remodelación como consecuencia de los avances tecnológicos en la aviación o las demandas de los actores y sectores económicos. Por ejemplo, en los años de 1960 la operación de aviones jet obligó a realizar obras en el aeropuerto a fin de resolver deficiencias en pistas, rodajes y plataformas. De igual manera, se instalaron nuevos tanques de almacenamiento de turbosina y sistemas de abastecimiento. En la prolongación y ampliación de la avenida Vallarta y en la remodelación del Aeropuerto Internacional de Guadalajara el gobierno erogó un total de 3 millones 781 mil 780 pesos.<sup>8</sup>

Ante esta circunstancia las aerolíneas tuvieron que utilizar la Base Aérea Militar de Zapopan en la que se realizaron los acondicionamientos necesarios. Por citar un ejemplo más: la pista de adiestramiento diseñada para DC-3 se habilitó para DC-6 y Comet-4 (el primer jet comercial, su número significa la versión). Sin embargo, en la base aérea no hubo espacio para acondicionar salas de espera y se aceptó que los pasajeros y visitantes estuvieran en la plataforma mientras aguardaban la salida de su vuelo. En tanto, la Secretaría de Obras Públicas, a través de la Dirección General de Conservación de Carreteras Federales, ejecutó obras de reparación a las pistas del puerto aéreo civil de Guadalajara. Por su parte, el gobierno estatal y la iniciativa privada se sumaron a esta causa aportando 70 millo-

La Nogalera en donde se recibía en sus pistas algunos monomotores. Para el año de 1933 estaba en operación el aeropuerto llamado Las Juntas que contó con dos pistas y las compañías que operaban en ese entonces eran: Líneas Aéreas Occidentales, Compañía Mexicana de Aviación, Compañía Panini y Transportes Aéreos de Jalisco, hacían uso de él (cfr. Espinosa y Navarrete García, 1994: 7).

<sup>6</sup> Entrevista realizada a José García Franco, presidente del comisariado agrario de El Zapote del Valle, 21 de abril de 2009. Tlajomulco de Zúñiga.

<sup>7</sup> Ello se puede corroborar en el Tercer Informe de Gobierno de Jesús González Gallo, cuando menciona lo siguiente: "Agradeciendo el esfuerzo del Señor Presidente de la República para mejorar en nuestra entidad los servicios de comunicación aérea y ferroviaria, dotándola de modernos aeropuertos civil y militar y estación para los ferrocarriles, contribuimos con la aportación del terreno requerido para el aeropuerto civil". Cfr. Tercer Informe de Gobierno de Jesús González Gallo. Guadalajara: Gobierno del Estado de Jalisco, 1950, p. 19.

<sup>8</sup> Véase el Tercer Informe de Gobierno, Juan Gil Preciado. Guadalajara: Gobierno del Estado de Jalisco, 1962, p. 141.

nes de pesos. La inversión se destinó a obras de ampliación y mejoramiento de las pistas de la terminal aérea de Guadalajara.<sup>9</sup>

En el período de 1965 a 1970 se realizaron modificaciones en el interior de la terminal aérea de Guadalajara, sin que ésta dejara de prestar servicio, en el edificio de pasajeros y la plataforma de operaciones. Así, la antigua pista principal fue acondicionada para un mejor servicio a las aeronaves, mientras se construía la nueva pista con una longitud de 4 mil metros; para entonces la más larga en el país. Pues como ya se mencionó, en 1966 la pista tenía 2 mil 200 metros de longitud, transformándose posteriormente en calle de rodaje.

En la segunda gran remodelación del Aeropuerto Internacional de Guadalajara, la federación invirtió 120 millones de pesos; el gobierno estatal, 11 millones de pesos; la iniciativa privada aportó 250 mil de pesos; el ayuntamiento de Guadalajara, 100 mil pesos y el gobierno municipal de Tlajomulco de Zúñiga donó 727 mil 917 metros cuadrados.<sup>10</sup>

Con ello, se construyeron por completo, la pista principal, la pista auxiliar, las calles de rodaje, las plataformas, el edificio de pasajeros, los estacionamientos, la torre de control, la zona de almacenamiento de combustible y las instalaciones complementarias; también se rehabilitó la pista cruzada y se equipó con pasillos telescópicos, luces de alta intensidad y ayudas visuales en las pistas. La Compañía Sisa fue la empresa que estuvo a cargo de la construcción de la nueva pista del aeropuerto.<sup>11</sup>

Una de las razones que contribuyeron al mejoramiento de las instalaciones del AIG fue la celebración de las olimpiadas de 1968 en México. El presidente Gustavo Díaz Ordaz aprobó la construcción de un nuevo edificio para este aeropuerto; para ello se formó un comité de construcción y planeación integrado por técnicos y profesionistas jaliscienses. El costo de la terminal aérea fue de 126 millones, inversión que estuvo a cargo del gobierno federal, mientras que el gobierno estatal participó con la donación de terrenos para su construcción. Las compañías que operaban para entonces en la terminal aérea de Guadalajara eran Air France, empresa que realizó el primer vuelo; Canadian Pacific; Air West; Mexicana de Aviación y Aeroméxico. La inauguración de las nuevas instalaciones del aeropuerto, ahora denominado “Miguel Hidalgo”, constituyó la culminación de una obra producto de la capacidad técnica de constructores locales. La edificación significó una respuesta efectiva a los retos que planteaba la expansión económica de México. El presidente Gustavo Díaz Ordaz puso en servicio el nuevo aeropuerto cu-

<sup>9</sup> El DC-6 fue el primer avión presurizado que tenía cuatro motores (DC proviene de Douglas Comercial el fabricante de las naves aéreas), es de mediano alcance y tiene una capacidad para 50 pasajeros. Información proporcionada por Pedro Sánchez Mejorada, Director de las Relaciones Institucionales del GAP. Realizada por Erika Patricia Cárdenas, Zapopan, Jalisco, 10 de marzo de 2005.

<sup>10</sup> Véase el Segundo Informe de Gobierno. Francisco Medina Ascencio. Guadalajara: Gobierno del Estado de Jalisco, 1967, p. 27.

<sup>11</sup> En la segunda reinauguración la participación de la iniciativa privada tapatía quedó asentada de manera simbólica cuando el banquero Félix Díaz Garza entregó un pergamino al presidente Díaz Ordaz como muestra de su agradecimiento por la construcción del aeropuerto. Véase “Fue puesto en servicio el Aeropuerto”. *El Occidental* (Guadalajara), julio 25, 1993, p. 6. Mientras que la deducción de que Sisa fue la compañía constructora se desprende del oficio Núm. 1349, Exp. 282/47, con fecha del 4 de mayo de 1967 que el licenciado Alejandro Navarro Flores, jefe del Departamento de Trabajo y Previsión Social del gobierno de Jalisco, dirigió al presidente municipal de Tlajomulco de Zúñiga.

yas instalaciones cubrieron las necesidades de aeronavegación y unió a Jalisco con gran parte del país y el extranjero.<sup>12</sup>

En 1970, la Radio Aeronáutica Mexicana (organización del gobierno para las comunicaciones) dio servicio de control aeroportuario en Guadalajara. De igual manera, comenzaron a funcionar el Servicio de Control de Aproximación y el Servicio de Información Terminal Automática. En ese mismo año, se instaló en el aeropuerto el Sistema de Aproximación por Instrumento, Instrument Landing System, (ILS).

En 1972, una vez más, se hicieron algunas modificaciones al AIG. Se ampliaron todas sus instalaciones para adecuarse a las necesidades de esos tiempos. Por otra parte, el aeropuerto realizó nuevos convenios bilaterales aéreos con los Estados Unidos de América. También en los años de 1974, 1979 y 1981, en el AIG se realizaron obras de ampliación, remodelación y de mejoramiento; ya que la infraestructura del inmueble requirió trabajos de complementación que hicieran óptima su utilidad.

El 23 de noviembre de 1981 se inauguró el nuevo edificio del aeropuerto, el cual fue ampliado y remodelado. En 1986, se rehabilitaron las instalaciones de apoyo a la operación de aeronaves y los pavimentos de la pista, también se construyó la base de mantenimiento de Mexicana de Aviación con una inversión de 20 mil millones de pesos, con el fin de descentralizar el mantenimiento de aviones de la ciudad de México. Para el año de 1991, se iniciaron los trabajos de la nueva sala de espera para vuelos nacionales, así como la ampliación de la sala de llegadas y salidas de vuelos internacionales (Hernández, Zamora y Blanc, 1994: 48).

Nuevas remodelaciones y ampliaciones vendrían en la década de 1990 y la primera del siglo XXI, pero estas serían hechas por el GAP: empresa a la que se concesionó el paquete de aeropuertos que se ubican en los estados ubicados en el noroeste o que colindan al océano Pacífico norte. Entre ellos, el de Guadalajara, Puerto Vallarta, Tijuana y Los Cabos por mencionar los más importantes.

Por lo tanto, antes de hacer un recuento de las rehechuras que sufrió el aeropuerto tapatío conviene describir el proceso de privatización, ya que entre ambos habrá una imbricación, además de expresar una arena de conflicto entre diversos actores económicos y políticos locales y globales.

De ese complejo proceso se tiene que enfatizar al término del siglo XX en México se conformó un sistema aeroportuario en dos grandes bloques, por un lado los aeropuertos concesionados que se integraba en cinco grupos, y por el otro los que operaba el gobierno por medio de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (cuadro 1).

Esta ordenación buscó un acomodo equitativo, una mejor operación y administración del sistema aeroportuario. La organización buscó que el proceso de apertura en el sector aéreo fuera gradual.

<sup>12</sup> VºGDO Entregó ayer a Guadalajara el nuevo aeropuerto internacional". *El Informador* (Guadalajara), agosto 2, 1968. pp. 3-5.

**Cuadro 1. Las red aeroportuaria mexicana**

<b>Red concesionada</b>	
Grupo	Aeropuertos
Sureste. Operado por: Inversiones Técnicas Aeroportuarias, Nafinsa, Copenhagen Airports.	Cancún, Cozumel, Bahías de Huatulco, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz y Villahermosa.
México. Operado por: SCT y AICM, S.A. de C.V.	Ciudad de México
Pacífico. Operado por: Grupo Dragados Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), Inversión del Noroeste, Holdinmex, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico	Aguascalientes, Bajío (León Guanajuato), Guadalajara, Hermosillo, La Paz, Los Mochis, Morelia, Mexicali, Puerto Vallarta, San José del Cabo, Tijuana y Manzanillo.
Centro Norte. Operado por: Aeropuertos de París, ICA, Vinci Airports, SCT.	Acapulco, Ciudad Juárez, Culiacán, Chihuahua, Durango, Monterrey, Mazatlán, Reynosa, San Luis Potosí, Tampico, Zacatecas y Zihuatanejo.
<b>Red administrada por ASA</b>	
Grupo	Aeropuertos
Norte	Ciudad Obregón, Nuevo Laredo, Cd. Victoria, Querétaro, Colima, Tamuín (San Luis Potosí), Guaymas, Sonora, Tepic, Loreto (BCS), Uruapan, Matamoros, Lázaro Cárdenas y Nogales.
Sur	Campeche, Puerto Escondido, Ciudad del Carmen, San Cristóbal de las Casas, Cuernavaca, Tehuacan, Tuxtla Gutiérrez, Toluca, Pachuca, y Puebla.

Fuente: Carmen Castellanos Gaytán. "Despega la Aviación Regional". *La Jornada* (Ciudad de México), mayo 9, 2001.

### El proceso de privatización

El gobierno del presidente Ernesto Zedillo consideró necesario la privatización de la infraestructura aeroportuaria como requisito fundamental para el crecimiento económico del país.<sup>13</sup> Esto fue así porque se pensó que la infraestructura condicionaba la productividad y la competitividad de la economía y era un factor determinante en la integración comercial y del desarrollo regional. De este modo, el 9 de febrero de 1998 se publicó en el Diario Oficial de la Federación los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano. Y el 25 de febrero de 1999 la Secretaría de Comunicaciones y Trans-

<sup>13</sup> Véase el Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000. Ernesto Zedillo Ponce de León. México: Gobierno de la República, 1995, p. 163.

portes lanzó la convocatoria para licitar en paquete los aeropuertos del Pacífico cuyo concesionario se sabría a más tardar el 5 de agosto de ese mismo año.

La convocatoria para la adquisición de títulos representativos del capital social del Grupo Aeroportuario del Pacífico siguió con la mayoría de los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano. La convocatoria para privatizar el Grupo Aeroportuario del Pacífico estableció que la sociedad mercantil o fideicomiso que resultara ganador de la licitación debería participar en la promoción y desarrollo de las terminales aéreas.

La fecha límite para que los interesados presentaran ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes su solicitud de registro fue el 16 de abril de 1999, mientras que la presentación de las propuestas técnicas se realizó el 15 de julio de 1999. En este tenor la solicitud para la presentación de los planteamientos económicos sería el 29 de julio de ese mismo año. De esta manera, el AIG recibió la visita de los grupos empresariales interesados en la concesión de la terminal aérea para revisar sus instalaciones.

Los doce aeropuertos que componían el GAP atendían a 15.1 millones de pasajeros durante 1998, lo que representó el 28% del total de viajeros que se transportaban por vía aérea en México, de los cuales 40% correspondieron únicamente a Guadalajara. La licitación del Aeropuerto Internacional “Miguel Hidalgo” despertó el interés de varios grupos. Uno fue el Grupo Jalisco XXI, el cual reunió a una decena de inversionistas locales, entre ellos Mexclub, Banco Industrial Geo, Avicat, Omnitrition.<sup>14</sup> El proceso continuó y al final quedó como único interesado de la licitación Arturo Altamirano quien se asoció a empresarios británicos.<sup>15</sup>

Otro grupo fue Aeroplasas que era presidido por el empresario Pedro Rodríguez Sierra. El grupo estableció contactos con bancos, así como con otros inversionistas nacionales y extranjeros para conformar una sociedad y participar en el concurso de las terminales aéreas.<sup>16</sup>

También los empresarios británicos llevaron a cabo, del 21 al 25 de julio de 1997, una serie de reuniones con sus similares tapatíos y funcionarios del gobierno federal con el objetivo de crear relaciones sólidas con sus contrapartes mexicanas. Los empresarios británicos desde un principio se declararon listos para competir por la concesión del mayor número de aeropuertos mexicanos como fuera posible. Sin embargo, en su propuesta no mencionaron cifras, socios potenciales y proyectos concretos.<sup>17</sup>

<sup>14</sup> Carlos Alberto Amaral. “Interesa a Empresarios locales el Aeropuerto”. *El Occidental* (Guadalajara), marzo 14, 1997, p. 1.

<sup>15</sup> Carlos Alberto Amaral. “Declina Grupo Jalisciense Concurso por Aeropuerto”. *El Occidental* (Guadalajara), julio 23, 1997, p. 3.

<sup>16</sup> Eugenio Ortiz. “Aeroplasas compraría aeropuertos de Guadalajara y Pto. Vallarta”. *Ocho Columnas* (Guadalajara), julio 29, 1997, p. 1.

<sup>17</sup> Sir Gil Thompson, presidente de British Airports Group, señaló que los empresarios británicos tenían gran interés por concretar contratos comerciales exitosos en México. Asimismo, destacó que existía una enorme competencia entre los empresarios holandeses, españoles y estadounidenses, principalmente, quienes también se habían mostrado interesados en formar parte de la nueva administración de los aeropuertos mexicanos. Entre los 35 aeropuertos contemplados en la privatización, los empresarios ingleses pusieron sus ojos en el de Guadalajara, porque, entre otras cosas, expresaron que contaba con buenos servicios “si bien mejorables”, pero ante todo porque ofrecía varias facilidades en su manejo, desde el hecho de contar con un hotel integrado y estar cercano a una de las principales ciudades del país. Los empresarios ingleses recomendaron que sí la venta de las terminales aéreas se hacía por paquetes, que éstos fueran pequeños. Reiteraron que cualesquiera que fueran las reglas responderían positivamente y buscarían asociarse con empresarios mexicanos. Así, los mexicanos podrían gozar de ganancias, además de un desarrollo más eficiente de su infraestructura. José Ángel Gutiérrez. “Interés de la IP británica en la privatización aeroportuaria”. *El Financiero* (Ciudad de México), julio 22, 1997, p. 20.



Los alemanes, del mismo modo, se mostraron interesados en el paquete aeroportuario después de que el entonces gobernador Alberto Cárdenas visitó Alemania y se entrevistó con representantes de las líneas aéreas Cónдор, Lufthansa y con la administración aeroportuaria de Frankfurt. La visita avivó el interés fundamentalmente de la línea aérea alemana Lufthansa. Los germanos se convirtieron en otro grupo extranjero interesado en ganar la concesión del AIG y estuvieron dispuestos a ganar el paquete aeroportuario del GAP.<sup>18</sup>

Pero el gobierno estatal no sólo promovió los aeropuertos de Guadalajara y Puerto Vallarta entre Lufthansa, también lo hizo ante la corporación British Airport Group, operadores del Aeropuerto de Manchester.

En cuanto a las ofertas monetarias los grupos hicieron las siguientes ofertas:<sup>19</sup>

- La alianza conformada por AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), Grupo Empresarial Ángeles, Inversora del Noroeste, y Grupo Dragados, presentó una oferta de 2 mil 453 millones de pesos.
- La Constructora ICA, Aeropuerto de París y Societé General Enterprises, ofrecieron en conjunto mil 814 millones de pesos.
- El grupo formado por Aeropulzas de México y Flughafen Frankfurt Main Ag fue descalificada.
- Y el Grupo México y el Aeropuerto de Vancouver conformaron un cuarto grupo participante. Sin embargo, anunciaron su retiro de la licitación, debido a que no lograron consolidar su alianza.

A la par de las ofertas monetarias los grupos presentaron sus proyectos técnicos y el Comité de Reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano se encargó de evaluarlos. Verificó su factibilidad, si las propuestas cumplían con todas las especificaciones y las bases acordadas en la licitación, así como si promovían el desarrollo del sector.

Pese a esto último, y otros factores que pudieran haber pesado más en la licitación como el establecimiento de redes sociales o políticas, se señaló y argumentó que el fallo se emitiría a favor de aquel que ofreciera el precio más alto por la participación accionaria. Sobre esta consideración el grupo conformado por Aeropuertos Mexicanos de Pacífico, AENA, Aeropuertos del Pacífico Ángeles, Inversora del Noroeste, Grupo Dragados y Grupo Empresarial Ángeles resultó ganador porque su oferta financiera fue la más alta.<sup>20</sup>

Los inversionistas abonaron la deuda hasta que completaron el monto. Así, el 15 de noviembre de 1999 se hizo entrega del paquete de Aeropuertos del Pacífico

<sup>18</sup> Cabe señalar que los alemanes se caracterizan por un manejo adecuado en el transporte de carga y el área de carga en 1998, representaba un problema, por lo que alemanes podrían representar una buena opción. La intención de la gira del entonces gobernador, Alberto Cárdenas Jiménez, fue impulsar el turismo de Jalisco. Además las líneas aéreas Iru y Cónдор eran muy importantes porque volaban directamente al Estado de Jalisco en vuelos Charter. Véase Patricia Hernández. "Interesa a Alemania Aeropuerto de Jalisco". *Reforma*, (Ciudad de México), marzo 22, 1998, p. 1.

<sup>19</sup> La siguiente información fue obtenida de la Unidad de Enlace para la Transparencia y Acceso a la información Pública Gubernamental, 5 de julio de 2005. Solicitud de información con folio 000900052105.

<sup>20</sup> Esto según el numeral 8 de la licitación publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de febrero de 1999 y así lo declaró el Comité de Reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano y la Comisión Intersecretarial de Desincorporación.

a sus nuevos concesionarios. Con la entrega del título de concesión del Grupo Aeroportuario del Pacífico se dio apertura a la inversión privada en el sistema aeroportuario nacional que mostró un avance de más del 45%.<sup>21</sup>

Con la concesión en manos la dupla hispano-mexicana: Ángeles-AENA contempló impulsar la construcción de una nueva terminal de carga en el AIG. Este fue su principal proyecto pues deseaban que el Aeropuerto Internacional “Miguel Hidalgo” competiera con el Aeropuerto de la Ciudad de México en este rubro. Y luego de ganar la licitación el consorcio anunció la inversión de 254 millones de pesos durante los cinco primeros años de operación. Igualmente el 2 de octubre de 2000 anunció la conformación del consejo consultivo que vigilaría el buen desempeño del Grupo Aeroportuario del Pacífico.<sup>22</sup>

El grupo concesionario en el discurso se comprometió a dotar al conjunto de aeropuertos de infraestructura, tecnología, métodos de gestión y operación más modernos para elevar niveles de eficiencia y operatividad; mantener los niveles de seguridad; desarrollar las actividades del Grupo con criterios de racionalidad económica de manera que se ofrezcan remuneraciones atractivas para los inversionistas; y convertir al GAP en un elemento dinamizador del desarrollo económico y social del país.<sup>23</sup>

Empero, las autoridades estatales y locales, además de diversos actores económicos, de inmediato mostraron su decepción. Las posiciones fueron desde pedir que los aeropuertos mantuvieran una “identidad jalisciense” como la que externó el gobernador Alberto Cárdenas Jiménez, hasta el reclamo que los dirigentes empresariales tapatíos le hicieron al grupo concesionario por no querer invertir o arriesgarse y denunciar que lo que hacía era darle una “manita de gato” a la terminal aérea, pasando por los que cuestionaba el plan de inversión.<sup>24</sup>

Por otro lado, es importante mencionar que la reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano se efectuó, según las autoridades y concesionarios, respetando los derechos laborales de los trabajadores. El personal de los aeropuertos privatizados continuó laborando en los mismos sin que se afectaran sus condiciones de trabajo ya existentes.<sup>25</sup>

<sup>21</sup> En una ceremonia que se realizó en el Aeropuerto Internacional de Guadalajara y encabezada por el entonces titular de la SCT, Carlos Ruiz Sacristán, dio inicio una nueva etapa para las doce terminales aéreas. Para analizar el pago de la deuda Véase SUN. “Construirán nueva terminal”. *Público*, (Guadalajara) septiembre 20, 1999, p. 3. Sección Economía.

<sup>22</sup> El grupo buscó hacer competitiva la terminal en el tráfico de la carga y para ello se requirió de más inversiones para aumentar las calles de rodaje y al menos una pista adicional. Los concesionarios informaron que en el año 2000 invertirían cerca de 60 millones de dólares en varias de las doce terminales aéreas incluidas en el paquete aeroportuario. De acuerdo con el presidente del Grupo Empresarial Ángeles, Olegario Vázquez, este proyecto se basó en el potencial que tenía el aeropuerto local para competir con el del Distrito Federal, ante la saturación que enfrentaba este último. Por otro lado, el consejo consultivo contempló incrementar entre tres y cuatro por ciento la cantidad de pasajeros y carga que anualmente se movilizan en Guadalajara. Véase Belén Zapata Martínez, “En 5 meses estará lista la remodelación del aeropuerto”. *Público*, (Guadalajara), octubre 3, 2000, p. 23. Sección Economía.

<sup>23</sup> Cfr. Grupo Aeroportuario del Pacífico. Guadalajara: Grupo Aeroportuario del Pacífico, 2005, <http://www.aeropuertosgap.com.mx>

<sup>24</sup> Belén Zapata Martínez. “En 5 meses estará lista la remodelación del aeropuerto”. *Público*, (Guadalajara) octubre 3, 2000, p.23. Sección Economía. El proyecto contemplaba darle un fuerte impulso al comercio y los gastos que un turista hacía a la entrada o salida del AIG. El proyecto intentó incrementar de 50 centavos de dólar a tres dólares su consumo y con ello aumentar de siete a 30 por ciento los ingresos que se obtenían por las actividades comerciales dentro de la terminal aérea. Guillermina Navarro. “El gobierno critica el plan de inversión en terminal tapatía”. *Público* (Guadalajara), agosto 18, 1999, p. 3. Sección Economía.

<sup>25</sup> Esto según lo expresó la Unidad de Enlace para la Transparencia y Acceso a la información Pública Gubernamental, 29 de mayo de 2007. Solicitud de información con folio 149. Mecanoscrito

En este punto conviene señalar que en el Aeropuerto Internacional “Miguel Hidalgo” prestaban sus servicios cotidianamente 4 mil 500 personas para el mantenimiento y funcionamiento de dicha terminal. Las áreas en que se podría dividir la población laboral fueron cinco: en la primera, el aparato administrativo y operativo del aeropuerto; en la segunda área, el equipo de limpieza, seguridad, servicios médicos, entre otras; en la tercera estaban los locatarios; en la cuarta área las dependencias gubernamentales; y en la quinta las líneas aéreas.<sup>26</sup>

Después de la privatización de los aeropuertos los ayuntamientos solicitaron que los grupos administradores de las terminales aéreas y portuarias, pagaran impuestos por concepto de predial, licencias de giros comerciales, estacionamientos y permisos de construcción. Esto originó un conflicto político y legal que no dejó de ser menor, pues se dio en un contexto en el que los municipios adquirieron mayores atribuciones como producto de la reforma al artículo 115 constitucional de 1999. En esta reforma los municipios dejaron de ser una unidad política-administrativa y se les reconoció como un tercer orden de gobierno.

En este tenor, Guillermo Sánchez Magaña, entonces presidente municipal de Tlajomulco de Zúñiga, lugar donde se asienta la terminal aérea de Guadalajara, denunció que el GAP adeudaba al ayuntamiento 20 millones de pesos por el impuesto predial del hotel que se ubica en la inmediaciones del aeropuerto tapatío, (con respecto a éste, ASA le otorgó a Coco Club, el derecho de operar en el aeropuerto espacio comercial, así como el derecho de operar un hotel en el aeropuerto por un período de 15 años comenzando en marzo de 1993. A cambio de la construcción de dicho hotel y la edificación y remodelación de algunas áreas comerciales y de infraestructura en el Aeropuerto Internacional de Guadalajara) el estacionamiento y los derechos del suelo.<sup>27</sup>

Mientras que Pedro Sánchez Mejorada, director de Relaciones Institucionales del GAP, consideró que desde el punto de vista del grupo no se debía liquidar ninguna cantidad al municipio porque solamente tenían una concesión de operación y el dueño del terreno era el gobierno federal y detentaban el 85% de las acciones. Por esta razón para él se le debía cobrar el impuesto predial a la federación.<sup>28</sup>

Si bien es cierto que el aeropuerto se ubicaba en una circunscripción territorial del municipio, comprendía una zona federal que de acuerdo con el artículo tercero de la Ley de Aeropuertos era jurisdicción federal. Con esta consideración la Tercera Sala Unitaria del Tribunal de lo Administrativo, así como el Juzgado Segundo de Distrito en Materia Administrativa concedieron al Grupo Aeroportuario

<sup>26</sup> En la primera estaba el personal que tenía la función de prestar servicios a las aerolíneas, rentar espacios para locales, supervisar y coordinar el funcionamiento del aeropuerto y mantenerlo en perfecto estado. En la tercera estaban los laboratorios, establecimientos comerciales, bancos, casas de cambio, correos, servicios de telefonía y arrendadoras de autos. En la cuarta estaban las oficinas y áreas de la Policía Federal Preventiva, Migración, Aduana y Procuraduría General de la República. Asimismo, estaba el personal encargado del transporte, que dependía de las empresas Autotransportaciones Aeropuerto (ATA) y Autotransporte Terrestre Aeropuerto (ATASA). En la quinta quienes prestan Cfr. Paula Ramírez Hohne. “La ciudad con alas de Guadalajara”. *Público* (Guadalajara), septiembre 17, 2000, pp. 8-9.

<sup>27</sup> Grupo Aeroportuario del Pacífico. *Reporte anual 2007*. 31 de diciembre de 2007, Guadalajara, pp. 61-62.

<sup>28</sup> Entrevista a Pedro Sánchez Mejorada...

del Pacífico la suspensión sobre la clausura de las obras en el aeropuerto que realizó el ayuntamiento de Tlajomulco de Zúñiga. Estas resoluciones permitieron continuar con las obras de remodelación que se realizaron en la terminal aérea. Asimismo, ampararon al GAP sobre otros actos inminentes que el Ayuntamiento de Tlajomulco de Zúñiga pretendía realizar. La resolución del Tribunal Administrativo dictó sentencia con base en el artículo tercero de la Ley de Aeropuertos.<sup>29</sup>

También la iniciativa privada se sumó a las críticas a pesar de las obras que se han llevado a cabo en el Aeropuerto Internacional de Guadalajara, pues reprocharon su deficiente infraestructura y operación. El presidente del Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco, en 2005 Eduardo Orendain, solicitó al presidente Vicente Fox que apoyara a los jaliscienses para que contaran con un aeropuerto digno.<sup>30</sup>

La demanda o crítica más fuerte, ante los incumplimientos del GAP, provino del entonces gobernador de Jalisco, Francisco Ramírez, quien consideró que el AIG “era una porquería” y exigió al gobierno federal y al GAP una terminal aérea acorde con las necesidades de la ciudad.<sup>31</sup> Por su parte, el entonces presidente municipal de Guadalajara, Fernando Garza, coincidió con la opinión del gobernador, en los mismos términos de la declaración y agregó que hasta parecía de rancho. Garza insistió en que el aeropuerto se debía modernizar porque no era posible que los aviones estuvieran bajando constantemente pasajeros en plataformas y utilizando camiones de muy mal aspecto. Y coincidió en presionar al concesionario para que invirtiera dinero.<sup>32</sup>

Por su parte, el entonces presidente de la Coparmex-Jalisco, Juan José Frangie, puntualizó que si se quería mejorar la central aérea, tanto el gobernador de Jalisco como los legisladores y todos los detractores, deberían exigirle al gobierno federal, porque es el dueño del 85% de las acciones del Aeropuerto Internacional de Guadalajara.<sup>33</sup> Otros empresarios de Jalisco señalaron que la inversión en las instalaciones del Aeropuerto Internacional de Guadalajara era poca, sobre todo si se tomaba como referencia los ingresos que por concepto de Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA). Cabe decir que en el año 2001, el Grupo Aeroportuario del Pacífico recibió más de 804 millones de pesos por concepto de la TUA sin considerar los ingresos que obtuvo por otros servicios.

Adicionalmente, el GAP recibía ingresos por el aterrizaje de aviones, los estacionamientos en plataforma de embarque y desembarque, servicio de aerocares, la revisión a los pasajeros y su equipaje de mano, así como por las concesiones de los servicios como restaurantes y comercios establecidos en la terminal aérea.<sup>34</sup> De acuerdo con datos del GAP, en el 2002, se invirtieron en la terminal aérea 120

<sup>29</sup> “Otorgan amparo al GAP”. *Mural* (Guadalajara), septiembre 4, 2002, <http://www.mural.com.mx>

<sup>30</sup> “Vaya cambio el del presidente del Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco, Eduardo Orendain Giovannini, sobre sus críticas contra el Aeropuerto Internacional de Guadalajara”. *Mural* (Guadalajara), febrero 14, 2005, <http://www.mural.com.mx>

<sup>31</sup> Carlos Maguey y Raúl Curiel. “Califica Paco como porquería al aeropuerto de Guadalajara”. *Mural* (Guadalajara), septiembre 6, 2001, p. 1.

<sup>32</sup> “El aeropuerto parece de rancho”. *Mural* (Guadalajara), septiembre 6, 2001, <http://www.mural.com.mx>

<sup>33</sup> Laura Gutiérrez. “Coparmex defiende al GAP”. *Ocho Columnas* (Guadalajara), abril 21, 2004, p. 1 C.

<sup>34</sup> Idem.

millones de pesos, lo que representó un 14% de los ingresos por TUA.<sup>35</sup> Fernando Villava Alberú, presidente de la Asociación de Pilotos y Propietarios de Aeronaves de Occidente, aseguró que había una desproporción abismal entre lo que se recaudaba en el aeropuerto y lo que se invertía en su remodelación.

En tanto los directivos del GAP aseguraron que la recaudación por TUA no era suficiente para todos los gastos que enfrentaban, pues de estos ingresos salían las partidas para subsanar los gastos de operación tales como nómina, mantenimiento y vigilancia. Pedro Sánchez Mejorada afirmó que las obras de remodelación en el aeropuerto avanzaban conforme al plan maestro. Se debe recordar que dentro de la concesión se establecieron los planes maestros y esto era lo que se les obliga a invertir y no los ingresos que se recibían por concepto de TUA. En el año 2007, el GAP tuvo ingresos por 3,477 millones de pesos y una utilidad neta de mil 402 millones de pesos.<sup>36</sup>

A decir del GAP en la terminal aérea de Guadalajara se ejerció una inversión por 90 millones de pesos. Formó parte de la primera fase del plan maestro que abarcó del año 2000 a 2005. Ésta contempló la ampliación del edificio terminal, se modificó la fachada principal tanto del área internacional como de la nacional; además se construyó una calle de salida rápida a la pista principal, se colocaron 984 asientos nuevos, fueron remozados los 30 sanitarios de la terminal aérea, se contó con 120 mostradores nuevos, así como seis aerocares nuevos. Se habilitó el nuevo estacionamiento, se construyeron bodegas y se amplió la plataforma en el área de carga.

La segunda fase que comprendió los años 2005-2010, se cambió la plataforma del área comercial del aeropuerto, continuó la ampliación del edificio terminal en un segundo nivel. Se construyó un estacionamiento elevado y edificó una calle de rodaje.

En la tercera fase, que va de 2010 al año 2015, el GAP proyectó continuar con la ampliación del edificio terminal al que se le adaptaría al segundo piso un mirador. También se contempló el traslado del personal administrativo al segundo nivel, la ampliación de los locales comerciales, un piso más al estacionamiento y la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aviones comerciales y de carga.<sup>37</sup>

Este recuento sólo nos lleva a sostener que es importante subrayar que la modernización del AIG continuará hasta la segunda década del siglo XXI. Por ser parte de una serie de compromisos, responder a una demanda y porque el aeropuerto tiene que ser un factor que contribuya al crecimiento económico. Con esta premisa es posible ver en la terminal aérea un lugar donde se articulan o conectan una serie de actividades económicas. Este tópico reclama hacer un artículo en sí, pero no se puede hacer si antes no hace un trazo general del GAP como empresa concesionaria y de la forma en cómo funciona el AIG. Razón por la cual en los siguientes párrafos ser hará.

<sup>35</sup> "Piden a aeropuerto claridad en ingresos". *Mural* (Guadalajara), junio 2, 2002, <http://www.mural.com.mx>

<sup>36</sup> Grupo Aeroportuario del Pacífico. *Reporte anual 2007*. 31 de diciembre de 2007, p.12.

<sup>37</sup> Raúl Curiel. "Prometen cambios en terminal aérea". *Mural* (Guadalajara), enero 17, 2001, p. 1 A.

## La estructura del GAP y el funcionamiento de la terminal aérea

GAP, como ya se señaló, éste se integró por el gobierno federal, quien ostentó el 85% de las acciones y los Aeropuertos Mexicanos del Pacífico que posee el restante 15%. También que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico se conformó a su vez por Aeropuertos del Pacífico Noroeste y los grupos españoles Unión Fenosa, Dragados y Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).<sup>38</sup>

En cuanto al organigrama del GAP se puede decir que contaban con un consejo operativo y diversos órganos auxiliares: un director general, seis directores, una rama técnica operativa (administración comercial, legal, recursos humanos, relaciones institucionales) y dos administradores, quienes reportan directamente las actividades al director de cada uno de los aeropuertos.<sup>39</sup>

El aeropuerto, además de su infraestructura administrativa y operativa, está conformado por otras instancias que prestan distintos servicios comerciales y legales. Estas instancias son Aduana Guadalajara, Almacenadora Guadalajara World Trade Center, agencias aduanales, entre otras.

Es hasta el año 2000 cuando la Administración General de Aduanas anunció que la Aduana de Guadalajara operaría las 24 horas del día. La industria electrónica señaló que con esta medida el servicio sería más eficiente ya que este sector trabaja tres turnos al día y por ende se requiere de una aduana que se apegue a este ritmo de trabajo. El gerente de Comercio Exterior de IBM, Federico Chávez, señaló que el GAP pretendía convertir erróneamente al Aeropuerto Internacional de Guadalajara en una terminal 100% turística, maquillando algunas áreas y pintando el logotipo del grupo en toda la terminal mientras que los aspectos relativos al transporte de carga pasaban a segundo término.<sup>40</sup> Y fue en el 2001 cuando la aduana de Guadalajara fue tipo uno.

En el año 2004, la Aduana de Guadalajara reportó un incremento de 7%, en el número de despachos que realizaron con respecto al 2003. Asimismo, se registraron un total de 133 mil 137 operaciones, comparadas con las 124 mil 253 reportadas en el año 2003. Este aumento obedeció al repunte de la economía estadounidense.<sup>41</sup>

En cuanto a las actividades de la Aduana de Guadalajara, se puede mencionar que, de junio de 2004 a septiembre de 2005, se modularon 317 mil 296 pedimentos de importación y 136 mil 664 de exportación con un valor de 138 mil 154 millones de pesos en importaciones y 125 mil 598 millones de pesos en exportaciones. Se practicaron 82 procedimientos administrativos en materia aduanera que representaron aproximadamente 6 millones de pesos en impuestos omitidos al fisco federal.<sup>42</sup>

<sup>38</sup> Cfr. "Cotizará GAP en Nueva York". *Mural* (Guadalajara), 1 de julio de 2004, <http://www.mural.com.mx>

<sup>39</sup> Entrevista a Pedro Sánchez Mejorada.

<sup>40</sup> Raúl Curiel. "Aduana y área de carga entorpecen el comercio". *Mural*, (Guadalajara), enero 16, 2001, p. 1 A.

<sup>41</sup> "Aumenta Aduana operaciones en 7%". *Mural* (Guadalajara), febrero 3, 2005, <http://www.mural.com.mx>

<sup>42</sup> Información proporcionada por Alberto Sánchez, Vicepresidente de la CANIETE, 2005.

En el año 2005, la Aduana de Guadalajara realizó la liberación inmediata de insumos urgentes y piezas de repuesto, sobre todo para las empresas de la electrónica. Debido a que la dinámica de las compañías manufactureras hizo necesario contar con este servicio debido a la tardanza de una pieza para reparar una máquina o de alguna materia prima cuando se cambia el programa de producción de improvisado, altera sus esquemas de entrega “justo a tiempo”.<sup>43</sup>

### **Almacenadora Guadalajara World Trade Cente**

En 1993, con la entrada en vigor del TLCAN, Almacenadora Guadalajara World Trade Center, (AGWTC) obtuvo la concesión para operar el recinto fiscal del AIG. La AGWTC tenía en el año de 2005 una capacidad de almacenaje de 23 mil 810 metros cuadrados, empleaba a 135 personas y atiende a 41 mil 560 clientes; como parte de su infraestructura contaba con 50 terminales de cómputo, dos servidores centrales, 35 cámaras de circuito cerrado, dos andenes de reconocimiento de tráfico aéreo, un andén de reconocimiento de tráfico terrestre, 90 rampas de descarga y áreas para animales vivos, de seguridad, para mercancías peligrosas, de fumigación, para etiquetado, para exámenes previos y una de abandono.<sup>44</sup>

Ya en 2003, Almacenadora Guadalajara World Trade Center procesó mensualmente alrededor de 30 mil guías de las cuales entre 150 y 170 se destinaron a la aérea de abandono. El recinto contaba con 3 mil 500 posiciones de anaquel y 30 corredores donde se colocaron en cinco niveles toda la mercancía previamente registrada. Por cada metro cuadrado se acomodaron alrededor de 20 toneladas, en comparación con las 14 toneladas que ponían otros aeropuertos.<sup>45</sup>

### **Agencias aduanales**

Sobre las agencias aduanales puedo decir que ésta son representantes legales de los importadores y exportadores para todas las actuaciones que requieran el despacho aduanero de mercancías. Un agente aduanal es capaz de llevar a cabo los trámites de liberación de la mercancía contando únicamente con la factura comercial y con el documento de transporte debidamente revalidado, según indica el artículo 35 de la Ley Aduanera.

Las agencias aduanales que operaban en el AIG eran: Corporación Castañeda, Expeditors, Grupo Eduardo Díaz, Megatransacciones, Vázquez Woodward, Susana Martínez, Roberto Villanueva, Grupo World Trade Servicios, Operaciones Logísticas, Sergio Peña, Lidia B. Silvia, Supercargo de Occidente, Consorcio Losen, Grupo Inecex, Gil y Gil, Jorge Rivera, Grupo Zego, Central de Aduanas, Grupo Aduanal Galván, Cabrera Llamas, Grupo Aduanal Omega, COCEX, Grupo Aduanal

<sup>43</sup> Véase *Mural* (Guadalajara), febrero 3, 2005, <http://www.mural.com.mx>

<sup>44</sup> *Idem*.

<sup>45</sup> “Abandonan mercancía en terminal tapatía”. *Mural* (Guadalajara), noviembre 18, 2003, <http://www.mural.com.mx>

Exxim, etcétera.<sup>46</sup> Como se puede observar existe una gran oferta de servicios aduaneros.

### **Las líneas aéreas**

La línea aérea en esencia es una empresa que actúa como agente transportador de individuos o carga y hacen uso de los servicios que prestan los aeropuertos y se sujetan a la normatividad internacional. Y las líneas de pasajeros que operaban en el Aeropuerto Internacional de Guadalajara hasta el año de 2008 eran de dos tipos: internacionales y nacionales. Las primeras eran siete todas de los Estados Unidos, en tanto que las segundas eran diez (cuadro 2).

**Cuadro 2. Principales aerolíneas internacionales y nacionales (2007)**

<b>Internacional</b>	<b>Nacional</b>
Alaska Airlines	Aero California
American Airlines	Aeroméxico
American Eagle	Aero Cuahonte
Continental Airlines	Alma de México
Copa Airlines	Aviacsa
Delta Airlines	Avolar
Us Airways	Interject
	Magnicharters
	Mexicana
	Volaris

Fuente: Elaboración propia con base en: Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, Jalisco 2000: De frente a las nuevas realidades. Guadalajara: Gobierno del Estado de Jalisco, SEDESOL, FIDEJAL Y CONACYT, 1994, p. 105. Y <http://es.wikipedia.org/wiki>

Cabe decir que en el año 2004, el AIG tuvo una afluencia anual de 48 mil vuelos nacionales, 36 mil vuelos internacionales y 3 mil vuelos charters. Con sus dos terminales el AIG contó con una capacidad para llevar a cabo 40 operaciones por hora (cuadro 3).<sup>47</sup>

Con respecto a las líneas aéreas de carga, en 1990, una de las empresas de mensajería ofreció sus servicios en México junto con otra compañía de mensajería mexicana, ya que estaba en trámite la obtención de los permisos necesarios para operar en este país. Una vez que adquirió los permisos necesarios se separó de la empresa mexicana y comenzó a dar servicio. En 1993 se recibía un vuelo diario proveniente de Louisville, Kentucky, Estados Unidos, pero el avión era rentado, porque el poco volumen de paquetería no justificaba la operación de un avión de la propia compañía.

<sup>46</sup> Almacenadora Guadalajara World Trade Center, Clientes. Guadalajara: World Trade Center, 2004. <http://www.agwtc.com.mx/clientes.html>  
<sup>47</sup> Enciclopedia wikipedia. Aeropuerto Internacional de Guadalajara, España, 2008. <http://en.wikipedia.org/wiki>



**Cuadro 3. Terminales del Aeropuerto Internacional de Guadalajara**

<b>Terminal 1</b>	<b>Terminal 2</b>
Sala A (Vuelos nacionales) Aeroméxico, Mexicana de Aviación, Aerocalifornia, Alma Aviacsa, Magnicharters, Interjet, Volaris, Avolar y Aladia.	(Vuelos nacionales) Aero Cuahonte, Aeromexico y Alma de México.
Sala B (Vuelos internacionales) Aeroméxico, Alaska Airlines, American Airlines, American Tagle, Aviacsa, Continental Airlines, Copa Airlines, Delta Airlines, Mexicana, US Airways y Aladia.	

Fuente: Enciclopedia Wikipedia. Aeropuerto Internacional de Guadalajara. España, 2005, <http://es.wikipedia.org/wiki>

La importancia del servicio de paquetería se puede notar si partimos que ésta ha aumentado. En el año de 2006, se tenían oficinas en la ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, y en cada una de ellas se recibe un vuelo diario proveniente de los Estados Unidos de América. Asimismo, salía un vuelo por la tarde con un promedio de mil 500 paquetes diarios con destino comercial a Louisville, mismos que después serían enviados a otros lugares (Sánchez, 2002: 78-79).

Las empresas comerciales que también prestaban servicios de transporte aéreo eran Aeromexpress Cargo, DHL, Cargolux, Marinaiv, EGL, Aeromexico, Mexicana de Aviación, Panalpina, Continental Airlines, American Airlines, Bax Global, Emery, Mass Air, Cielos del Perú, Delta Airlines y Federal Express (FEDEX). Esta última empresa inició sus operaciones en 1990, en Toluca, donde cuenta con su propio recinto fiscal, al igual que en Guadalajara.

### **Los destinos comerciales**

Desde 1976, el AIG cubre vuelos nacionales y a ciudades de Estados Unidos, como Nueva York, Los Ángeles y San Francisco. Hasta 2005, el aeropuerto había sido ampliado y remozado por el aumento de líneas aéreas y rutas comerciales y, con ello, la frecuencia de vuelos. Desde 1994, los vuelos de Aeromexico conectaban a Guadalajara con 16 ciudades del país y del extranjero. Los principales destinos eran México, Puerto Vallarta, Tijuana, Los Ángeles, San Francisco, Ontario y Houston. Por su parte, Mexicana de Aviación conectaba Guadalajara con cinco ciudades del país y tres de Estados Unidos.<sup>48</sup>

En 2006 se podrían trasladar mercancías y personas a cualquier parte del mundo, pero haciendo escalas en otra ciudad. Respecto a los vuelos de carga, FEDEX tenía vuelos directos a Memphis, razón por la que dicha ciudad es actualmente

<sup>48</sup> Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey. *Jalisco 2000: de frente a las nuevas realidades*. Guadalajara: Gobierno del Estado de Jalisco-SEDESOL-FIDEJAL-CONACYT, 1994, pp. 105-106.

uno de los principales destinos comerciales. La empresa de mensajería United Parcel Services tenía un vuelo directo a Louisville. Mientras que Mass Air volaba a Miami, Los Ángeles y algunas partes de Sudamérica. Por su parte, Continental tenía como destino Houston. Finalmente, Cargolux unía a Guadalajara con Luxemburgo.

### Comentarios finales

Con lo anterior he descrito al aeropuerto tapatío. En otros documentos he analizado las diversas relaciones económicas que media. Detallo, dinamizo y problematizo al aeropuerto dentro de la dinámica de globalización económica y de la estrategia de liberalización de la economía mexicana. Sostengo que el Aeropuerto Internacional de Guadalajara fue, y es, un factor decisivo para la apertura comercial y la integración de la economía de Jalisco con el mercado internacional. Sin embargo, en este artículo se tiene que destacar que el AIG es una de las principales terminales aéreas a nivel nacional por la movilización de mercancías y de pasajeros y la joya del paquete aeroportuario. Es el segundo lugar en el traslado de mercancías y sólo es superado por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Referente al movimiento de pasajeros se ubica debajo del aeropuerto de la capital de país y del Aeropuerto Internacional de Cancún. Aun así el AIG traslada más pasajeros que mercancías.

Hoy en día el AIG forma parte, junto con otras once terminales aéreas, del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP). La privatización de este paquete aeroportuario se realizó en el año de 1999, con la finalidad de modernizar sus instalaciones y hacer más eficiente su operación. Varios grupos de inversionistas estuvieron interesados en adquirir el paquete aeroportuario, pero quien finalmente obtuvo la licitación, por su alta propuesta económica y programa de modernización, fue la alianza conformada por Grupo Dragados, Grupo Empresarial Ángeles, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea e Inversión del Noroeste.

Pero Resalta que la concesión no dejó satisfecho a diversos actores económicos y político, pues desde que comenzó a operar el nuevo grupo privado hubo diversos pronunciamientos y posicionamientos en el espacio de la opinión pública por no tener una terminal área digna para la capital jalisciense. Varios actores le cuestionaron la concesión que se le otorgó al GAP y porque no ha hecho las mejoras prometidas y requeridas. No obstante que el GAP dijo haberlas realizado y cumplir con lo planeado y las obligaciones que derivaron de la concesión. Esto reafirma que el Aeropuerto Internacional de Guadalajara siempre ha sido una terminal en constante remodelación que no ha dejado satisfechos a varios actores.

- Bonavia, Michael R. (1941). *Economía de los transportes*. México: FCE.
- Cárdenas Gómez, Erika Patricia (2006). “El papel del Aeropuerto Internacional de Guadalajara en la integración de la economía de Jalisco al mercado global”. Zapopan: El Colegio de Jalisco.
- Cervantes Espinosa, Ana Cecilia y Nayeli Elizabeth Navarrete García (1994). *El análisis de la organización y el funcionamiento del Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo de la Ciudad de Guadalajara, Jal., para determinar el papel que desempeña el Lic. en Turismo dentro de éste*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Clavijo, Fernando y Susana Valdivieso (2000). Reformas Estructurales y Política Macroeconómica: el Caso de México 1982-1999. Serie de Reformas Económicas, Manuscrito.
- Colín García, Hilda Verónica Colín García y Mayra Adriana Huerta Pérez (1995). *Aprovechamiento de un espacio subutilizado en el Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo de Guadalajara para la ubicación de un museo aeronáutico*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Cortez Papi, Claude (1996). “El transporte en el abasto de las grandes ciudades: el caso de México”. José Luis Chías y Martha Pavón. (coords.). *Transporte y abasto en las ciudades Latinoamericanas*. México: UNAM.
- Enríquez de Dios, Juan José (1994). *Transporte Internacional de Mercancías*. Madrid: Editorial e Instituto Español de Comercio Exterior.
- Hernández Hernández, María Aydeé, Roxana Zamora y Álvaro Blanc (1994). *Remodelación del Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo de Guadalajara*. Tlaquepaque: Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente.
- García Falcón, Arturo y Rafael Valdez Becerra (1986). *Transporte aéreo y transporte terrestre turístico*. México: Limusa.
- Jauregui, Luis (2004). *Los transportes, siglos XVI al XX*. México: UNAM-Océano.
- Ortega Alcocer, Gabriel. 1989. *Carga Aérea Teoría y práctica*. México: Trillas.
- Portales Rodríguez, Genaro de Jesús (2001). *Transportación internacional*. México: Trillas.
- Rico Galeana, Óscar Armando (2008). “The privatization of Mexican airports”. *Journal of Air Transport Management*. Núm. 14, noviembre, pp. 320-323.
- (2006). *Análisis de series de tiempo de la carga transportada en los principales aeropuertos mexicanos*. Sandafalia: Instituto Mexicano del Transporte.
- (2002). *Estrategias de actuación comercial para las terminales con baja utilización en la nueva estructura aeroportuaria*. Sandafalia: Instituto Mexicano del Transporte, publicación técnica.
- s.f. “Situación de los aeropuertos mexicanos después de la privatización: un análisis de los primeros años de operación de los nuevos grupos aeroportuarios”, mecanoscrito.

- , Alfonso Herrera *et al.* (2005). *Diagnóstico del transporte de carga aérea*. Sandafalia: Instituto Mexicano del Transporte, publicación técnica;
- Sánchez Arzte, Ana Beatriz (2000). “Análisis de la Organización y Calidad como elementos de productividad en una empresa de mensajería”. Guadalajara: UNIVER.
- Seguí Pons, Joana M., y Joana M. Petrus Bey (1996). *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid: Editorial Síntesis.
- Serrano Martínez, José María (2002). “Grandes centros de transporte aéreo y flujos turísticos en Europa”. *Cuadernos de Turismo*. Murcia: España, núm. 9, enero-junio de 2002, pp. 137-164.