

Marco Histórico

El organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares fue creado por decreto presidencial del 10 de junio de 1965, cuando ya el país estaba inmerso en la llamada era del jet y había significado cambios sustanciales en la aviación mundial, y muy especialmente en la infraestructura aeroportuaria.

Con los primeros aviones se hicieron necesarios los primeros campos de aviación y desde entonces marchan paralelamente los avances aeronáuticos y los aeropuertos.

El primer campo de aviación de México fueron los llanos de Balbuena, donde volaron Braniff, Lebrija, Villasana, Medía y otros, en 1910. A ellos siguieron los militares, pues Salinas Carranza se estableció también en Balbuena con el material aeronáutico y humano con que había formado la Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista, y a partir de 1915, Balbuena sería el lugar en que nacieron y progresaron la Escuela Militar de Aviación y los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, fundamentos de la Fuerza Aérea Mexicana.

Terminada la Primera Guerra Mundial y aprovechando los avances que se habían logrado en aviones y motores, comenzaron a surgir por todo el mundo los primeros servicios aéreos civiles.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas otorgó el 12 de julio de 1921 la primera concesión para el transporte aéreo de pasajeros, correo y express a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea.

Si bien la primera reglamentación establecía que sería la SCOP la que proporcionaría los campos de aterrizaje, la realidad mostró que era imposible por la falta de recursos; por ello, cada empresa aérea tendría que hacerse cargo de la preparación de los campos de las plazas a las que habrían de servir.

Muchos de ellos tuvieron origen militar por la gran actividad que esta especialidad tenía, debido en gran parte a las campañas armadas en los años veinte.

En otras ocasiones fueron los gobiernos estatales y municipales los que colaboraron con las aerolíneas en la preparación de campos que permitieran las operaciones aéreas.



En 1939 se inauguró el puerto Aéreo Central de la Ciudad de México, construido por la SCOP con la participación de mexicana, mismo que fue destinado a la aviación civil. La llegada de los DC-3 y las necesidades impuestas por la Segunda Guerra Mundial exigieron nuevos aeropuertos, cuya construcción estuvo a cargo de diversas instituciones.

En la década de los cuarenta el Gobierno Federal construyó los aeropuertos de Acapulco, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, Mazatlán, Matamoros, Nogales, Saltillo, Tijuana, Tuxtla Gutiérrez, entre otros.

Mexicana construyó por cuenta propia y con el apoyo económico del gobierno de Estados Unidos (Ley de Préstamos y Arriendos) los aeropuertos de Tampico, Veracruz, Ciudad Juárez, Zacatecas y San Luis Potosí.

American Airlines construyó el de El Norte, en Monterrey.

Los gobiernos estatales y municipales hicieron los de Guaymas, Aguascalientes, Mexicali, Matamoros, Oaxaca y otros.

En algunos campos intervinieron organismos públicos como Pemex, Comisión de Balsas, Comisión Federal de Electricidad y otros.

Sobre esta infraestructura aeroportuaria, construida prácticamente en la base de los aviones DC-3 recayó todo el desarrollo de la aviación en la década de los cincuenta y así llegó a los sesenta.

El día 4 de julio de 1960, despegó del Aeropuerto Central de la Ciudad de México el primer jet con matrícula mexicana, inaugurando este servicio regular con aeronaves de retroimpulso.

Poco después fue necesario hacer ampliaciones y reparaciones muy considerables para permitir la operación de este tipo de aeronaves, inicialmente en la Ciudad de México y luego en otros aeropuertos.

Sin embargo, el desarrollo de las aeronaves y de los servicios auxiliares y complementarios había superado a la infraestructura. Dicha situación hizo crisis en 1964 cuando fue necesario cerrar varios aeropuertos por peligrosos, entre ellos el de Guadalajara que era el segundo más importante en nuestro país.



Ante esta situación tan grave el Gobierno Federal tomó una serie de decisiones para solucionar el problema de fondo y crear los medios necesarios que garantizaran la enorme inversión que habría de hacerse.

Por instrucciones del entonces presidente mexicano Gustavo Díaz Ordaz se pusieron en marcha varios programas, como el Plan Nacional de Aeropuertos que prevenía la creación de la Dirección General de Aeropuertos en la Secretaría de Obras Públicas con la responsabilidad de planear, construir y equipar todos los puertos aéreos de la República Mexicana; y el 12 de junio de 1965, el Diario Oficial de la Federación publicó el decreto constitutivo del organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, que desde entonces conocemos por sus siglas: ASA.

Éste, tendría la responsabilidad de operar, administrar y dar mantenimiento a todos los aeropuertos de la República, los cuales pasaban a formar parte de su patrimonio, ya que todos los que no eran federales habían sido adquiridos previamente por el Gobierno de la República.

El patrimonio de ASA se generó conforme a dicho decreto con los aeropuertos de México, D.F., Acapulco, Campeche, Ciudad del Carmen, Ciudad Juárez, Ciudad Obregón, Ciudad Victoria, Culiacán, Chihuahua, Durango, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, León, Matamoros, Mazatlán, Mérida, Mexicali, Nogales, Oaxaca, Puerto Vallarta, San Luis Potosí, Tampico, Tamuín, Tapachula, Tijuana, Torreón, Tuxtla Gutiérrez, Veracruz, Villahermosa y Zihuatanejo.

El primer director general de ASA fue Juan Torres Vivanco quien integró el primer cuadro básico del organismo con los siguientes funcionarios: José Vértiz Maldonado en Operaciones, Federico Dovalí Ramos Noriega en promoción, Atilano Guzmán en administración, Jesús Bonequi en el jurídico y Guillermo Prieto Argüelles en la gerencia del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Poco después Enrique Zapata Buttner, Eduardo Luna Trail y Rafael Navarro Mendoza sustituyeron a Vértiz, Dovalí y Prieto, respectivamente.

La primera administración de ASA tuvo una actuación sumamente distinguida en todos los órdenes, siendo especialmente digno de destacarse la actualización y legalización de la propiedad de terrenos e instalaciones de todos los aeropuertos, cuya situación jurídica era,



en muchos casos, irregular por los enormes atrasos que se habían acumulado en el transcurso de los años.

Dentro de ese sexenio se incorporaron al organismo los aeropuertos de Monterrey (Mariano Escobedo), Tehuacán y Nuevo Laredo.

El presidente Luis Echeverría Álvarez designó director de ASA a Julio Hirschfeld Almada quien formó su equipo con Enrique Zapata Buttner en operaciones, Rafael Lebrija Guiot en comercialización, Eduardo Luna Traill en planes y proyectos, Pedro Enrique Velasco en administración y Horacio Damm en la gerencia del AICM.

Al pasar Julio Hirschfeld a la Secretaría de Turismo, lo sustituyó Pedro Vásquez Colmenares con quien continuaron Zapata Buttner y Lebrija Guiot e ingresaron Abelardo Baca Martínez en administración, Bulmaro Guzmán en conservación y mantenimiento y Carlos Tarrab en AICM.

En el último año del sexenio, Vásquez Colmenares fue destinado a otra comisión y Librado Caudillo Nájera se hizo cargo de la dirección de ASA con pocos cambios en su equipo.

En el sexenio de 1970-76 se incorporaron a ASA los aeropuertos de Loreto, Chetumal, Aguascalientes, Morelia, Reynosa, Guaymas, Manzanillo, San José del Cabo, Cancún y Cozumel.

El presidente José López Portillo nombró a Enrique Loaeza Tovar director general de Aeropuertos y Servicios Auxiliares con quien colaboraron José Luis Fernández Bueno en Administración, Enrique Zapata Buttner en operaciones, Fernando Serrano Migallón en comercialización, Ernesto Velasco León en proyectos y obras y Enrique Romo Garza en la gerencia del AICM.

Cuando Enrique Loaeza Tovar fue designado para hacerse cargo de la dirección general de Aeroméxico; Jorge Cendejas Quesada pasó de Aeronáutica Civil a ASA, con los siguientes colaboradores: Sigfrido Paz Paredes en operaciones, Ernesto Velasco continuó en proyectos y obras, Horacio Zepeda Garay en combustibles, Xavier Solano Sánchez Gavito en comercialización, María Eugenia de León García en administración y Lorenzo Flores Estrada en la gerencia del AICM.



Durante esta administración ASA se hizo cargo de los servicios de abastecimiento de combustibles que habían estado a cargo de las empresas NACOA y DIGAS, y de los servicios de rampa que también los venían prestando empresas concesionadas.

En esta administración se incorporaron a ASA los aeropuertos de Reynosa, Puerto Escondido y Minatitlán.

Con Miguel de la Madrid Hurtado en la Presidencia de la República, fue designado director de ASA Andrés Caso Lombardo con quien ocuparon el cuadro directivo del organismo René Etcharren en proyectos y obras, Jaime González Garza en operaciones, Gonzalo Alarcón Osorio en aeropuertos, María Eugenia de León García en administración, Roberto Ríos Ferrer en planeación y desarrollo, Horacio Zepeda Garay en AICM y Sara Moyrón en comunicación social.

En septiembre de 1985 Caso Lombardo fue designado subsecretario de operación de la SCT y lo relevó Humberto Lugo Gil en la dirección de ASA, cuyos colaboradores fueron Etcharren y González Garza que continuaban e ingresaron Jorge Ordóñez de la Vega en administración, Miguel Ángel Yúñez Linares en aeropuertos, Manuel Pizarro Macías en planeación y desarrollo y Carlos Padilla Becerra en AICM.

El 19 de septiembre de 1985, la Ciudad de México fue víctima de un terremoto que causó grandes daños a la urbe, el AICM fue un eficaz e insustituible medio a través del cual llegó la mayor parte de la ayuda proveniente del resto del país y de todo el mundo.

En enero de 1987, Alfonso Martínez Domínguez se hizo cargo de la dirección de ASA.

Continuaron René Etcharren en obras y proyectos, Jorge Ordóñez de la Vega en administración y Padilla Becerra en el AICM.

Jaime González Garza fue enviado a planeación y desarrollo y entraron Óscar Herrera Hoskins en aeropuertos, Arnulfo Rosales Félix en operaciones y Carlos Athié en el jurídico.

En mayo de 1988 fue nombrado director de ASA Antonio Murrieta Necochea.

Etcharren, González Garza (otra vez en operaciones) y Padilla Becerra fueron de los que continuaron.



Los funcionarios de nuevo ingreso fueron Francisco Aparicio Varela en Administración, Sergio González Aguado en aeropuertos y comercialización y Fernando Casilla Robles en planeación y desarrollo.

En este periodo, 1988-92, los aeropuertos de Huatulco, Puebla, Tlaxcala y Los Mochis pasaron a formar parte del patrimonio del organismo.

El presidente Carlos Salinas de Gortari nombró a José Andrés de Oteyza y Fernández Valdemoro director general de ASA, quien integró el equipo con Jorge de la Madrid Virgen en obras y proyectos, José Antonio Toledano Rezzola en operaciones, Francisco Aparicio Varela en administración, Alfredo Accle Tomassini en aeropuertos y comercialización (luego sustituido por Emilio Sacristán Roy), Guillermo Ruiz Teresa en planeación y desarrollo, Carlos Padilla Becerra en el AICM, sustituido posteriormente por Dalmau Costa Alonso, y Jorge Herrera Valenzuela en comunicación social.

El día 8 de enero de 1993 Oteyza y Fernández-Valdemoro fue relevado por Luis Martínez Villicaña, a quien en abril del mismo año sustituyó Guillermo Ruiz de Teresa, quien constituyó el cuadro directivo del organismo con Jorge de la Madrid Virgen en construcción y conservación, Marco Vinicio Martínez Guerrero en aeropuertos, Fernando Ramírez Elizalde en administración, Felipe Baril Horén en operaciones y seguridad, Antonio García-Rojas Barbosa en el AICM y Jaime Ramos López en comunicación social.

Durante esta administración, ASA le compró el Aeropuerto Internacional de Toluca al Gobierno del Estado de México y el de Cuernavaca al de Morelos, a éstos fue enviada la aviación general que operaba en AICM. El Doctor Ernesto Zedillo Ponce de León, presidente de la República nombró a Jaime Corredor Esnaola director general de ASA y sus colaboradores inmediatos fueron Enrique Balmori en aeropuertos, Lorenzo Hernández Herrera en administración, Ernesto Velasco León en obras y proyectos, Marco Aurelio Torres Mantecón en finanzas, Francisco Bueno Zirión en operaciones y seguridad y Roberto Cánovas Theriot en la gerencia del AICM.

En marzo de 1996, Alfredo Baranda se hizo cargo de la dirección del organismo por renuncia de Jaime Corredor; el 30 de mayo lo sustituyó Alfredo Elías Ayub, cuyo cuadro de colaboradores estuvo conformado por los subdirectores Mauricio Toussaint Ribot en aeropuertos, Benjamín Granados Domínguez en construcción y conservación, Jesús A.



Buentello Medina en operaciones y seguridad, Óscar Elizurdi Treviño en comercialización, Juan José Domene Berlanga en finanzas, Roberto Alor Terán en contraloría y Roberto Cánovas Theriot en la gerencia del AICM.

A partir del 18 de diciembre del 2000, el Arq. Ernesto Velasco León asume la Dirección General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, mientras que el 16 de abril de 2001, el Sr. Enrique González González se hizo cargo de la Dirección General del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, quién finalmente fue sustituido en el puesto el 17 de enero de 2005 por el Lic. Héctor Velázquez y Corona, quién hasta la fecha funge como el Director de esta entidad.

