

CSH

070650

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL
T I T U L O D E
LICENCIADO EN ADMINISTRACION
P R E S E N T A
ERICK LIMON RIVERA

El abastecimiento y los tramites
administrativos para la obtención de
refacciones para el equipo de rampa,
en el aeropuerto internacional de la
ciudad de México.

MEXICO, D.F. ABRIL 1985

UAM IZTAPALAPA

/" EL ABASTECIMIENTO Y LOS TRAMITES ADMINISTRATIVOS
PARA LA OBTENCION DE REFACCIONES PARA EL EQUIPO -
DE RAMPA, EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA -
CIUDAD DE MEXICO "

070650

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA
DIVISION DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
AREA DE ADMINISTRACION

Martes, 2 agosto 88 LHC

AGRADEZCO EN TODO LO QUE VALE
EL ASESORAMIENTO PARA LA REALI
ZACION DE ESTE TRABAJO AL LIC. -
SALVADOR ANDRADE ROMO.

A MIS PADRES

JUVENTINO Y SARA

A MIS HERMANOS

CARLOS, RAQUEL, ELOINA, CAROLINA, VINICIO,
ERWIN, EDGAR, ELIZABETH Y ANDREA.

POR EL ANHELO DE SEGUIR ADELANTE

A MI ESPOSA MA. MANUELA

A MIS DOS HIJOS:

FERNANDO Y ERIKA

POR ESTIMULAR EL ANHELO DEL LOGRO

AL LIC. CARLOS SANCHEZ SALINAS

POR SUS VALIOSOS COMENTARIOS EN EL DESA-
RROLLO DE ESTE TRABAJO.

C O N T E N I D O

I N D I C E

		PAG.
1.	INTRODUCCION	1
2.	MARCO TEORICO	11
2.1	ESTRUCTURALISMO	12
2.2	FUNCIONALISMO	15
2.3	ESTRUCTURAL - FUNCIONALISMO	18
2.4	TEORIA GENERAL DE SISTEMAS	20
2.5	LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL VISTA DESDE LA TEORIA GENERAL DE SISTEMAS	25
2.6	ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA AVIA CION	33
2.7	AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES	37
2.7.1	ANTECEDENTES	37
2.7.2	ORGANIZACION	43
2.7.3	FUNCIONES	47
2.8	AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CD. DE MEXICO	56
2.8.1	ANTECEDENTES	56
2.8.2	ORGANIZACION	59
2.9	LA CRISIS	68
3.	PRESENTACION DE HIPOTESIS	79
4.	DEPARTAMENTO DE RAMPA	81
4.1	ANTECEDENTES	82

		PAG.
4.2	OBJETIVO	83
4.3	SERVICIOS QUE PROPORCIONA	83
4.4	ORGANIZACION	85
4.5	FUNCIONES	91
4.6	RECURSOS HUMANOS	93
4.7	RECURSOS FINANCIEROS	109
4.8	RECURSOS MATERIALES	119
4.9	EL ABASTECIMIENTO Y LOS TRAMITES ADMINISTRATIVOS PARA LA OBTENCION DE REFACCIONES PARA EL EQUIPO DE RAMPA	125
5.	CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS	153
6.	BIBLIOGRAFIA	161

INTRODUCCION

1. - INTRODUCCION

México es uno de los grandes pioneros de la aviación. Porque desde el histórico vuelo de Alberto Braniff hasta la fecha, muchas han sido las satisfacciones que se han obtenido en la conquista del espacio aéreo.

Dada la importancia que tiene el Aeropuerto Internacional de la Cd. de México (A.I.C.M.), debido a que presta o recibe diariamente cerca de 80,000 personas, las cuales requieren de servicios sanitarios, restaurantes, tiendas de ropa, peluquerías y todo lo necesario por la mayoría de los viajeros; estos servicios se prestan a través de concesiones a otras compañías y algunos directamente por el A.I.C.M. Además representa uno de los lugares en donde se captan divisas para el país las cuales son destinadas a acciones que redunden en su beneficio, como ejemplo: para, contribuir al pago de la deuda externa o para adquirir bienes o materiales que son necesarios para el desarrollo de la nación.

Lo anterior conduce a definir que es un AEROPUERTO, entre las distintas definiciones que existen acerca de él encontraremos las siguientes:

" Conjunto de instalaciones (pistas, torre de mando, zona -

de viajeros, estación de flete, zona industrial, etc.) dispuestas para el tráfico aéreo." (1)

"Organismo encargado de la gestión y control de las instalaciones de la aviación civil en una región." (2)

Otros autores comparan el aeropuerto con una ciudad de regulares dimensiones o sea una ciudad dentro de otra, esto por los servicios que proporciona y por los recursos con que cuenta. Además otros lo definen como:

" . . . una estructura destinada a servir de medio de enlace entre dos sistemas de transporte: el terrestre y el aéreo.

Un aeropuerto moderno es un conjunto de instalaciones y servicios que consta de tres factores fundamentales: espacio aéreo, zona de operaciones y estación terminal." (3)

El espacio aéreo esta constituido por la zona que abarca el propio aeropuerto y áreas adyacentes o de aproximación, estas requieren de un control riguroso que permita tener un tráfico seguro y fluido.

(1) Diccionario enciclopédico Hachette Castell, Edit. Castell, España 1981, (tomo I) pag. 33

(2) ibidem

(3) Revista Aeropuerto, Aeropuerto Guadalajara, Edic. Especial

La zona de operaciones esta formada por las pistas para aterrizajes y despegues, las plataformas para las maniobras de ascenso y descenso de pasajeros, servicios prestados por el Departamento de Rampa (más adelante los definiremos), el abastecimiento de combustibles, etc. y zona de estacionamiento, pernoctas e instalaciones de tipo industrial para servicio de inspección y mantenimiento.

La estación terminal es sin lugar a dudas la más importante y la más conflictiva de los aeropuertos ya que corresponde los servicios de venta de boletos, documentación, abordaje, aduanas, migración, sanidad, etc.

Por lo tanto en el presente trabajo se entenderá por aeropuerto lo siguiente:

Es el conjunto de instalaciones, que sirven de enlace y comunicación entre los estados del país o de éste con naciones extranjeras. El cual debe comprenderse basicamente tres aspectos fundamentales que son la zona de operaciones, el espacio aéreo y por último el edificio terminal que satisfaga la demanda por los usuarios.

México sigue avanzando en la modernización de la infraestructura de aviación. Hoy en día dispone de un sistema integrado de 53 aero

puertos - de acuerdo con las exigencias crecientes del movimiento de pasajeros y aviones, así como del dinámico avance que registra en el transporte aéreo - que opera, conserva y administra el Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares (A.S.A.). Este es uno de los temas del cual se hablará - en el presente trabajo.

Para modernizar y conservar en las mejores condiciones posibles, se requiere llevar a cabo obras en 2 áreas de muy diferentes características:

- La de operación, principalmente pistas, plataformas y calles de rodaje.
- Y, la de edificaciones, basicamente edificios terminales.

Teniendo en cuenta que la zona de operaciones es un factor primordial para el buen funcionamiento del A.I.C.M., se ha elegido como objeto del estudio al Departamento de RAMPA, debido a la importancia de los servicios que presta a las compañías aéreas nacionales - y extranjeras, entre ellos tenemos: la carga y descarga de los aviones, mantenimiento de limpieza, servicio de aguas residuales, dotación de agua potable, etc.

A continuación se menciona en una forma general la constitucion -

del presente trabajo:

- En primer lugar se habla de la metodología que puede aplicarse al presente estudio y de la que se va a utilizar.
- Posteriormente se hace una presentación de las hipótesis que se sustentan.
- Se habla de la afectación de la crisis en la economía mexicana.
- Asimismo se habla de la formación de la aviación general a nivel internacional, luego de la nacional; en la cual se incluye Aeropuertos y Servicios Auxiliares (A.S.A.) y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (A.I. - C.M.), pero estos son abordados como temas independientes.

Todos estos puntos son tratados con la finalidad de ubicar al objeto de estudio, en este caso al Departamento de Rampa. Además constituyen en la 1a. parte del estudio o del trabajo.

Por otro lado se presenta una 2a. parte en la cual se habla del funcionamiento, estructura y jerarquización del Departamento de Rampa.

Asimismo se presentan las conclusiones y las sugerencias que se obtengan del presente estudio.

Es conveniente para la mejor comprensión del tema que nos ocupa - presentar la localización de los aeropuertos que integran la red aeroportuaria de la República Mexicana. Presentandose para ello a - continuación dicha localización anexándose las características físicas de cada uno de estos.

RED AEROPORTUARIA DE LA REPUBLICA MEXICANA



MARCO TEORICO

2. MARCO TEORICO

2.1 ESTRUCTURALISMO

El concepto de ESTRUCTURA desempeña un papel importante.

Entendiendose éste como al conjunto o grupo de elementos que están relacionados entre sí.

También se entiende por estructura a un conjunto o grupos de sistemas. Dichos sistemas funcionan de acuerdo a la estructura que tienen.

Los antecedentes del estructuralismo los encontramos después de la 2a. guerra mundial en Francia, su principal representante es Levi-Strauss. Este pone de manifiesto:

" . . . que todo problema en las ciencias sociales y humanas es un problema de lenguaje, pero a la vez hay que entender éste en un sentido muy amplio, que incluye sistemas no verbales. Reconoce como antecedentes de su investigación a Freud y Marx." (4)

Levi-Strauss, recibe además la influencia del estructuralismo lingüístico de la escuela de Praga, que se pone de manifiesto - en sus trabajos teóricos de antropología estructural.

Es importante destacar la idea de estructura, entendida como un grupo o un conjunto de "sistemas". Hay sistemas de muy diversas clases: el sistema que constituye las reglas de urbanidad o de etiqueta de una sociedad, o en una clase social; el sistema de las relaciones familiares; el sistema de lenguaje etc. En alguna forma todos los sistemas que constituyen una estructura son sistemas lingüísticos. Pero no quiere decirse con ello que se trate exclusivamente de estructuras verbales, quiere decirse únicamente que el modelo usado para examinar la naturaleza y funcionamiento de las estructuras es un modelo que puede reducirse a uno de lenguaje verbal.

(4) V. José Ferrar Mora, Diccionario de Filosofía, Ed. Alianza, 3a. ed., Madrid, 1981, tomo 3, pag. 1956

En síntesis, el estructuralismo como método de investigación se basa en los siguientes principios:

- a) El estructuralismo considera a toda entidad de la realidad humana como una estructura, como una totalidad compuesta por fenómenos relacionados e interdepen--dientes, en la que el "todo" posee una prioridad lógica sobre las partes que la conforman.
- b) Para comprender un elemento totalmente no se le puede aislar del todo, sino más bien refiriendolo a la configuración total.
- c) "Aunque varien los componentes de la estructura, esta no se modifica y varía cuando las relaciones entre sus componentes se alteren." (5)

Una estructura es una totalidad coherente, cuyas partes componentes se encuentran relacionadas en un conjunto estructural mayor y a su vez cada uno de sus elementos es reductible al análisis estructural.

(5) V. Trueba José, Planteos de Teoría, Sociología, Edicol, México, 1979, p. 1, 2

.2.2 FUNCIONALISMO

El concepto de función lo encontramos en numerosos filósofos. En la filosofía de Aristóteles la idea de función desempeña un papel importante; especialmente cuando se tiene en cuenta que ciertas realidades pueden comprenderse primariamente en virtud de sus funciones, las cuales son a veces comparadas con los fines que se persiguen.

Como parte de la filosofía moderna Leibniz y algunos idealistas alemanes intervienen cada vez más en:

" . . . la idea de función como operación o conjunto de operaciones que determinan lo que una realidad es o que permiten comprender esta realidad." (6)

Asimismo se ha destacado el término de función comparandolo con el concepto de "fin". Sin embargo se ha dicho que el término 'función' no requiere necesariamente ninguna idea de finalidad.

(6) op. cit. José Ferrar Mora, Diccionario de Filosofía, tomo 2, p. 1300

Por otra parte el concepto de función se ha usado liberalmente en sociología, antropología, psicología, y en general en las ciencias sociales.

Dentro de la sociología encontramos a Emile Durkheim que es considerado funcionalista; da el nombre de 'función' a lo que es tima ser la finalidad de una institución social.

Como doctrina psicológica el funcionalismo se manifiesta en Angell, fundador de la llamada Escuela funcionalista de Chicago. Esta escuela sostiene que las actividades mentales son concebidas como modos de actuar en el mundo, adaptándose a la realidad y conformándola para satisfacer las necesidades del organismo.

En las ciencias sociales las orientaciones funcionalistas ponen de manifiesto el contexto, con el fin de explicar la naturaleza y función de una institución social; la adaptabilidad de la institución al contexto equivale a su funcionalidad.

En resumen, los funcionalistas afirman que la estructura de una organización esta determinada por las funciones que ésta desempeña.

El concepto de estructura es fundamental en las ciencias sociales ya que permite comprender la complejidad propia de los procesos sociales, aunque cabe aclarar que los modos de entender el concepto de estructura varían según los tipos de investigación que se lleven a cabo.

2.3 ESTRUCTURAL - FUNCIONALISMO

Es una corriente contemporánea de la sociología, en la cual pueden considerarse como postulados básicos de éste enfoque los siguientes:

- a) La sociedad es un sistema en equilibrio, ya que es un todo formado por partes interdependientes; el cambio de una parte afecta a las otras partes del todo.

- b) Dentro del estructural - funcionalismo absoluto tenemos que cada objeto material, cada idea, creencia y costumbre, desempeñan en toda cultura una función básica; éstas deben efectuarse y desempeñar una labor.

Parsons como representante del estructural - funcionalismo absoluto considera a la sociedad como un todo armónico integrado, donde existe entre los individuos el deseo de poseer más y más; pero se encuentran limitados y el no satisfacer sus necesidades se genera el conflicto, y para controlarlo se requiere de instrumentos, mecanismos y apoyos de control.

- c) Dentro del estructural - funcionalismo relativo se acepta la funcionalidad de la sociedad, pero niega una armonía total, aceptando la existencia de elementos y situaciones disfuncionales.

Merton como representante del estructural - funcionalismo relativo reconoce que en una sociedad, hay funciones que se manifiestan en las consecuencias objetivas que contribuyen al ajuste o adaptación del sistema. Reconoce además que algunas estructuras son funcionales y otras disfuncionales para un sistema.

El estructural - funcionalismo considera que en la sociedad es posible establecer patrones de comportamiento llamados estructuras y que las funciones resultan de la operación del sistema de acción.

Para la corriente estructural - funcionalista las estructuras y funciones son igualmente importantes. Pero, para el estructuralismo lo más importante es la estructura y en base a ella se desarrolla la función; y, para el funcionalismo lo más importante es la función y de ella depende el establecimiento de la estructura.

2.4 TEORIA GENERAL DE SISTEMAS

En 1940 surge un nuevo enfoque para el estudio de las ciencias su exponente principal es Ludwing Von Bertalanffy, el cual la llamo, Teoría General de Sistemas.

Esta teoría en un principio trató de encontrar caminos para llegar a la solución de problemas semejantes en las diversas ramas del saber humano sin hacer la distinción entre ciencias naturales y sociales.

La idea de Bertalanffy es considerar el sistema como:

" . . . un todo unitario organizado compuesto por dos o más partes, componentes o subsistemas interdependientes y delineado por los límites, identificables de su ambiente o suprasistema." (7)

(7) Bertalanffy citado por Fremonte, Kast y James E. Rosenzweig, - Administración de la Organizaciones, Mc. Graw Hill, México, 1982, p. 107

Además se define al sistema como el:

" . . . conjunto de elementos relacionados entre sí funcionalmente de modo que cada elemento del sistema es función de algún otro elemento, no habiendo ningún elemento aislado." (8)

En filosofía, un sistema es una multiplicidad de conocimientos articulados según una idea de TOTALIDAD. Ni un conocimiento aislado ni muchos conocimientos constituyen un sistema. Este nace sólo por conexión y ordenación según un principio ORDENADOR, gracias al cual a cada parte se le asigna en el conjunto su lugar y función (9) o desfunción, situación problemática e identificación precisa.

Así mismo tenemos que Hegel decía que:

" . . . la organización (de la filosofía) como sistema no es sino la expresión de la idea según la cual la filosofía -

(8) op.cit. José Ferrar M., Diccionario de Filosofía, tomo 4 p. 3062

(9) Kant E. Crítica de la Razón Pura, Ed. Grados, 1962

se contiene enteramente a sí misma y crece desde dentro, como un punto que se convierte en un círculo." (10)

Es a partir de Hegel cuando resalta y adquiere mayor amplitud la idea de los sistemas.

De esto tenemos que el sistema es considerado como cerrado porque considera solamente elementos internos del sistema. En otras palabras el sistema se conceptualiza de forma tal que no tenga interacción alguna con algún elemento no contenido dentro de él.

En conclusión la concepción de sistemas propugna por la Teoría General de Sistemas es el reconocer que en vez de reducir un número de elementos dado, en principio indefinido, a un número finito de elementos simples, cada elemento del sistema puede estar relacionado diversamente con cada uno de los demás elementos. Además puede establecerse una jerarquía de sistemas, o sea pueden considerarse todos los sistemas posibles como en principio relacionables entre sí funcionalmente, o inclusive puede tratarse

(10) op. cit. J. Ferrar M., Diccionario de Filosofía, tomo 4, p. 3063

de descubrir un modelo de sistema aplicable a todos los sistemas.

En la presente investigación se aplicará la Teoría General de Sistemas porque:

- 1) Facilita el estudio que se va a realizar.
- 2) La Administración Pública Federal en nuestro país, esta basada en la Teoría General de Sistemas.

La administración pública federal esta definida en la Ley Orgánica de la administración pública federal; en su artículo primero nos dice que la presidencia de la República, las Secretarías de Estado, los Departamentos Administrativos y la Procuraduría General de la República integran la administración pública centralizada. Los Organismos descentralizados, las empresas de participación estatal, las instituciones nacionales de crédito, las organizaciones auxiliares nacionales de créditos, las instituciones de seguros y fianzas y los fideicomisos componen la administración pública paraestatal. (11)

(11) V. L.O.A.P.F., artículo 2, p. 3 D.O.F. del 22 de diciembre de 1982

De lo anterior tenemos que la A.P.F. se compone de la A.P. centralizada y la paraestatal.

- 3) El Departamento de Rampa esta en interacción con el medio ambiente; asimismo las áreas que lo forman no funcionan independientemente, sino que necesitan una de otra.
- 4) El Departamento de Rampa ésta incerto en la Administración pública federal.

CRITICA A LA TEORIA GENERAL DE SISTEMAS.

A la teoría general de sistemas se le puede criticar porque al inicio de la investigación contamos con una gama indefinida de sistemas, esto por tratar de ubicar a la organización en su contexto interno y externo, pero al ir la desarrollando tenemos que establecer límites; lo cual nos lleva a desechar sistemas que están relacionados con los que, se van a tomar en cuenta. Es por ello que la investigación que se lleve a cabo va a estar determinada por el criterio de la persona que la realice.

LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL
(A.P.F.) VISTA DESDE LA TEORIA GE-
NERAL DE SISTEMAS.

2.5 LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL (A.P.F.) VISTA DESDE LA TEORIA GENERAL DE SISTEMAS.

El presente capítulo tiene como finalidad el presentar la forma en que se conceptualiza la A.P.F. como sistema, los subsistemas que la conforman, estos a su vez se compondrán por otros subsistemas, y así sucesivamente hasta llegar a ubicar el Departamento de Rampa, que será considerado como un sistema y éste a su vez esta compuesto por subsistemas, en éste caso sus áreas que lo componen.

Todo ello, porque la Teoría General de Sistemas nos menciona que un sistema se integra por subsistemas que estan interrelacionados para que conjuntamente logren los fines u objetivos que se le asignaron al sistema y además porque el "investigador" puede descomponer su sistema en los subsistemas que convengan a sus intereses para lograr los objetivos que se fije en la investigación que vaya a realizar.

Por lo tanto se considera a la A.P.F. como sistema, que estará integrada por los siguientes subsistemas:

SISTEMA ADMINISTRACION
PUBLICA FEDERAL (A.P.F.)

ENTIDADES	1	SECRETARIA DE SALUD	SS	S.P.P. SECRETARIA DE PROGRA MACION Y PRESUPUESTO
ENTIDADES	2	SECRETARIA DE PESCA	SP	
ENTIDADES	3	SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL	SECOFIN	
ENTIDADES	4	SECRETARIA DE ENERGIA MINAS E IN DUSTRIA PARAESTATAL	SEMIP	
ENTIDADES	5	SECRETARIA DE LA REFORMA AGRARIA	SRH	
ENTIDADES	6	SECRETARIA DE AGRICULTURA Y RECUR SOS HIDRAULICOS	SARH	S. H. C. P. SECRETARIA DE HACIEN- DA Y CREDITO PUBLICO
ENTIDADES	7	SECRETARIA DE LA MARINA	SM	
ENTIDADES	8	SECRETARIA DE LA DEFENSA NACIONAL	SD	
ENTIDADES	9	SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES	SCT	
ENTIDADES	10	SECRETARIA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGIA	SEDUE	
ENTIDADES	11	SECRETARIA DE TRABAJO Y PREVISION SOCIAL	STPS	
ENTIDADES	12	SECRETARIA DE TURISMO	ST	S. C. G. F. SECRETARIA DE LA - CONTRALORIA GENERAL DE LA FEDERACION
ENTIDADES	13	SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIO- RES	SRE	
ENTIDADES	14	SECRETARIA DE GOBERNACION	SG	
ENTIDADES	15	SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA	SEP	
ENTIDADES	16	DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDE- RAL	DDE	

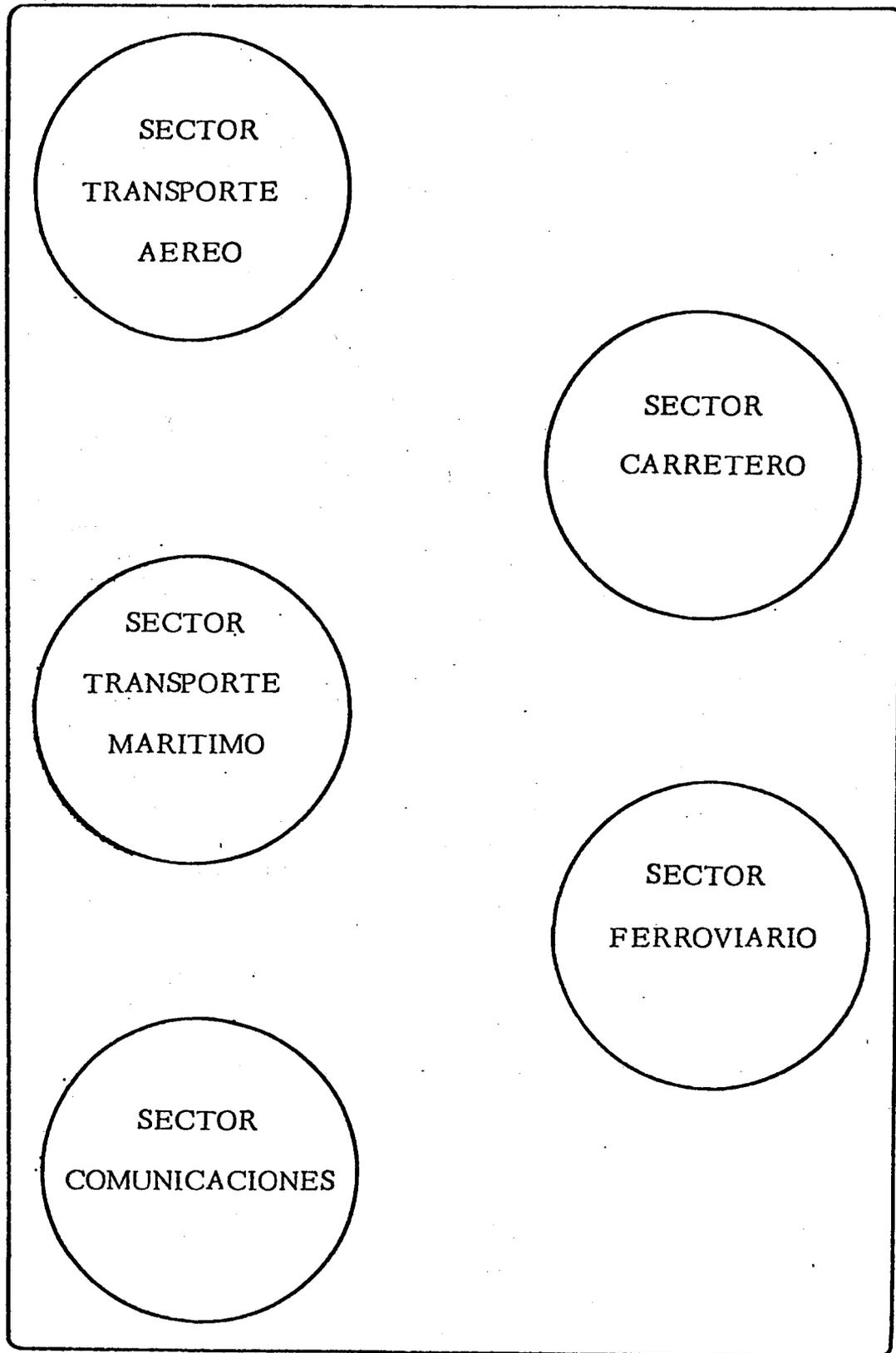
SUBSISTEMA
"SECTORIZACION"

SUBSISTEMA
"COORDINADORAS DE SECTOR"

SUBSISTEMA
"GLOBALIZADOR"

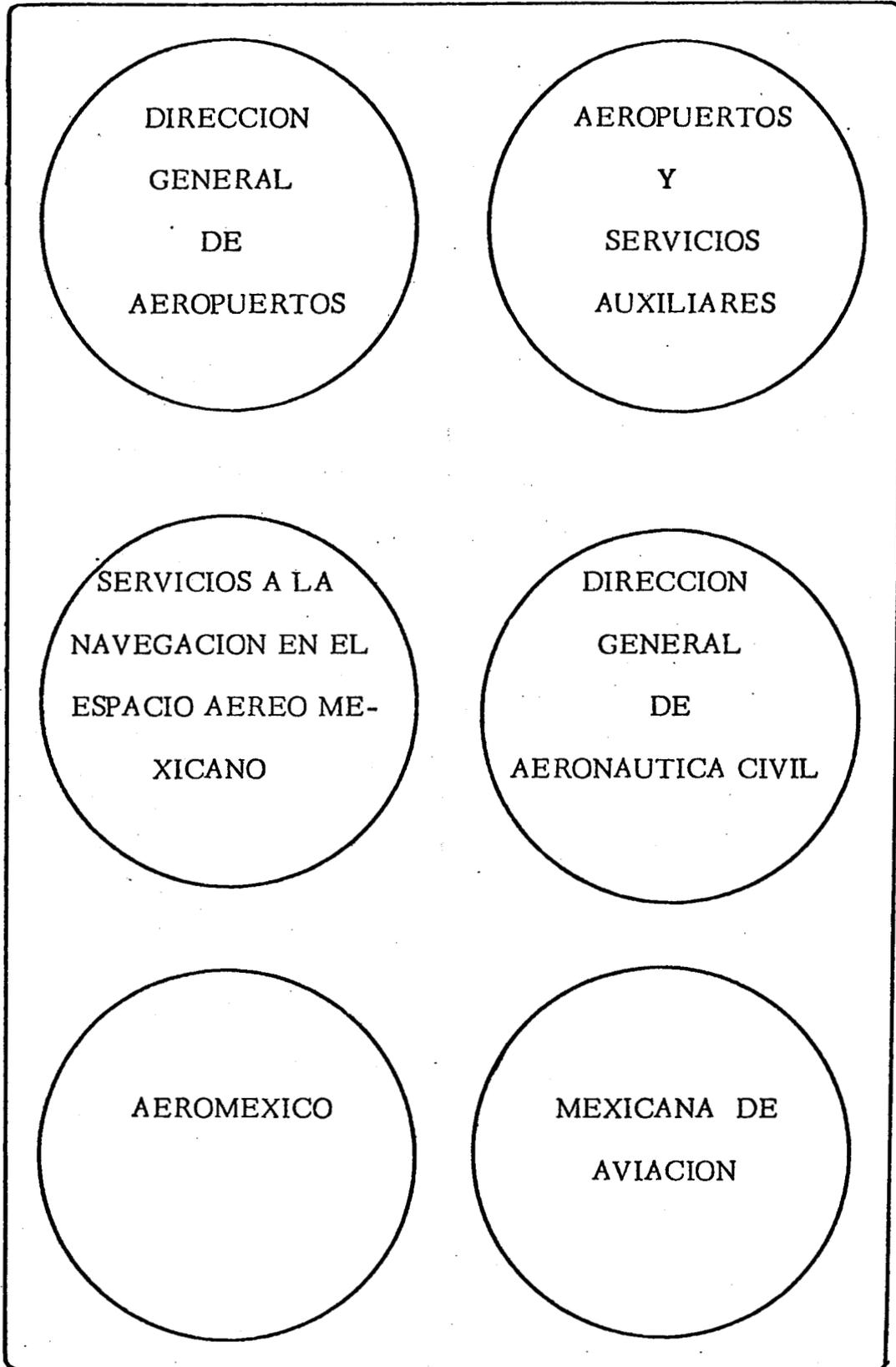
Por otro lado; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes vista como sistema, tenemos que esta se conforma de los siguientes - subsistemas:

SISTEMA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



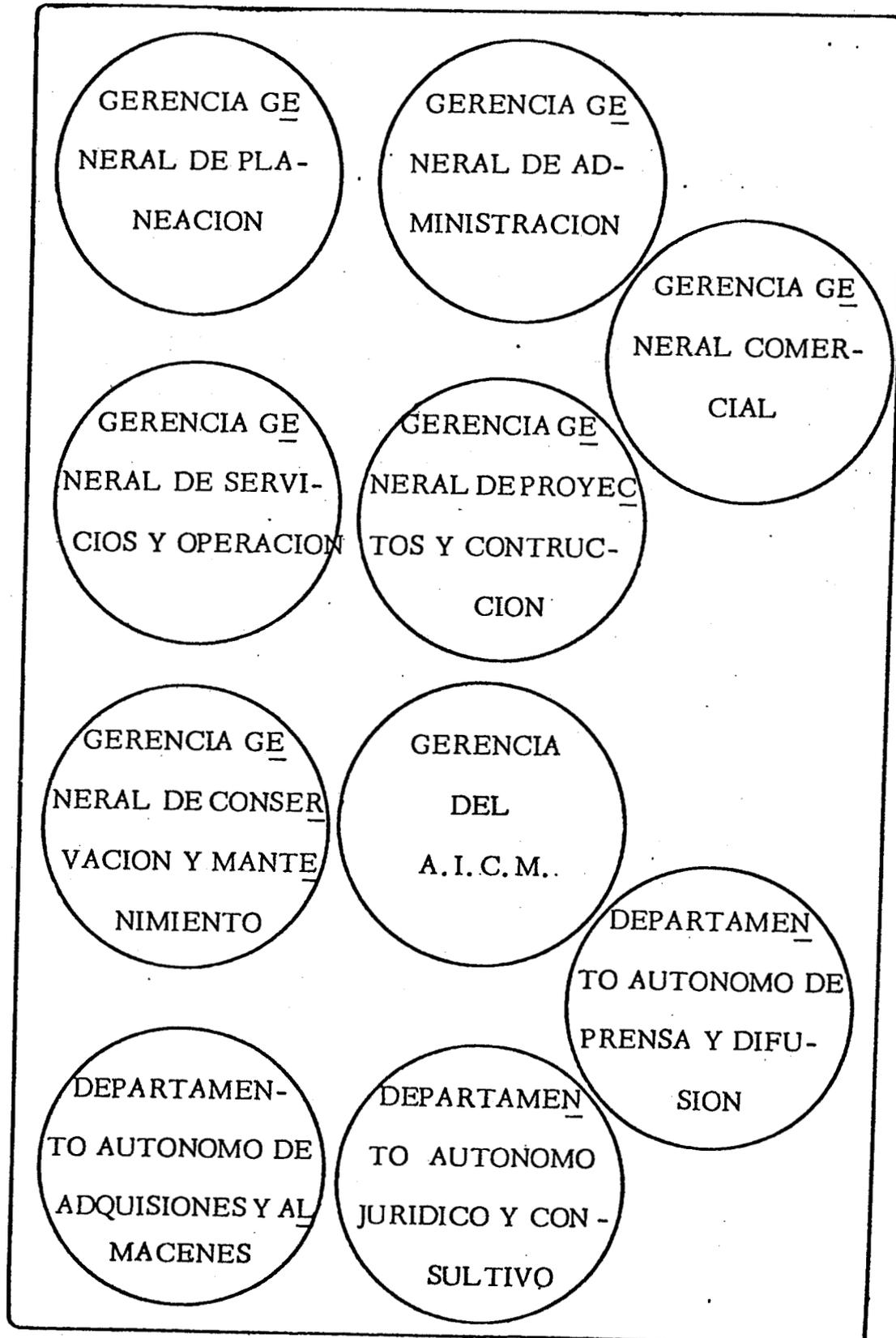
Asimismo tomando en cuenta al Sector Transporte Aéreo como sistema, éste se compondrá de los siguientes subsistemas:

SISTEMA SECTOR TRANSPORTE AEREO



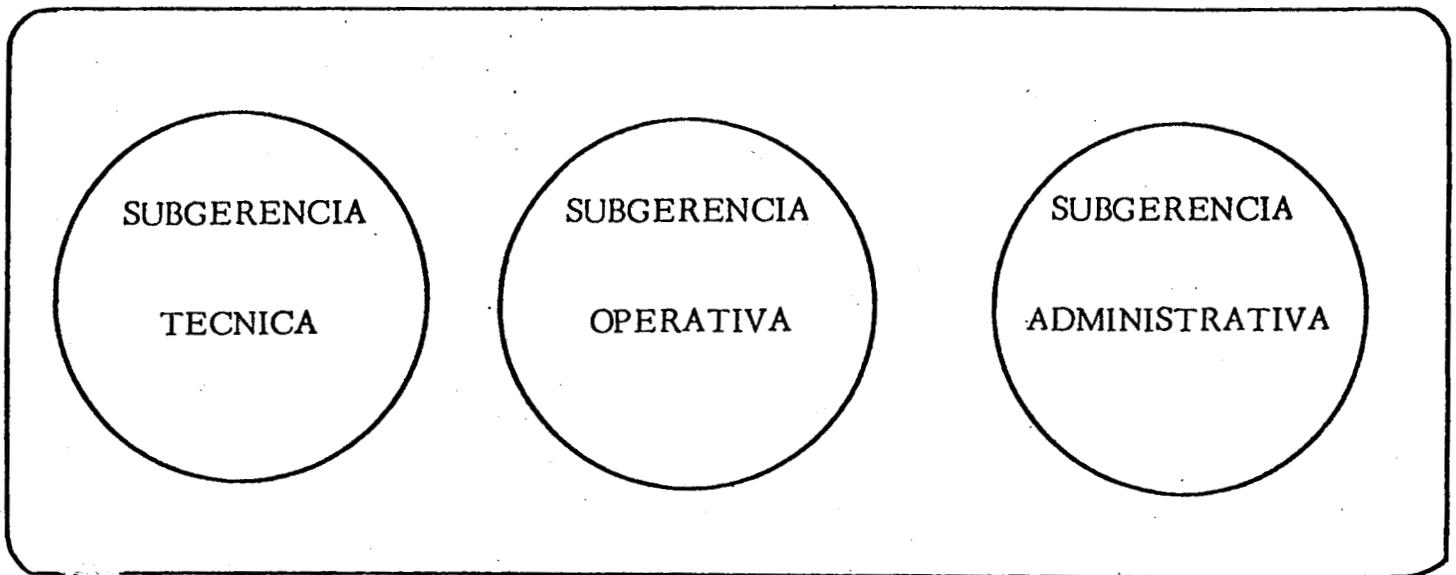
Tomando al subsistema Aeropuertos y Servicios Auxiliares y considerándolo como sistema tendremos que éste a su vez se compone de los siguientes subsistemas:

SISTEMA AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES



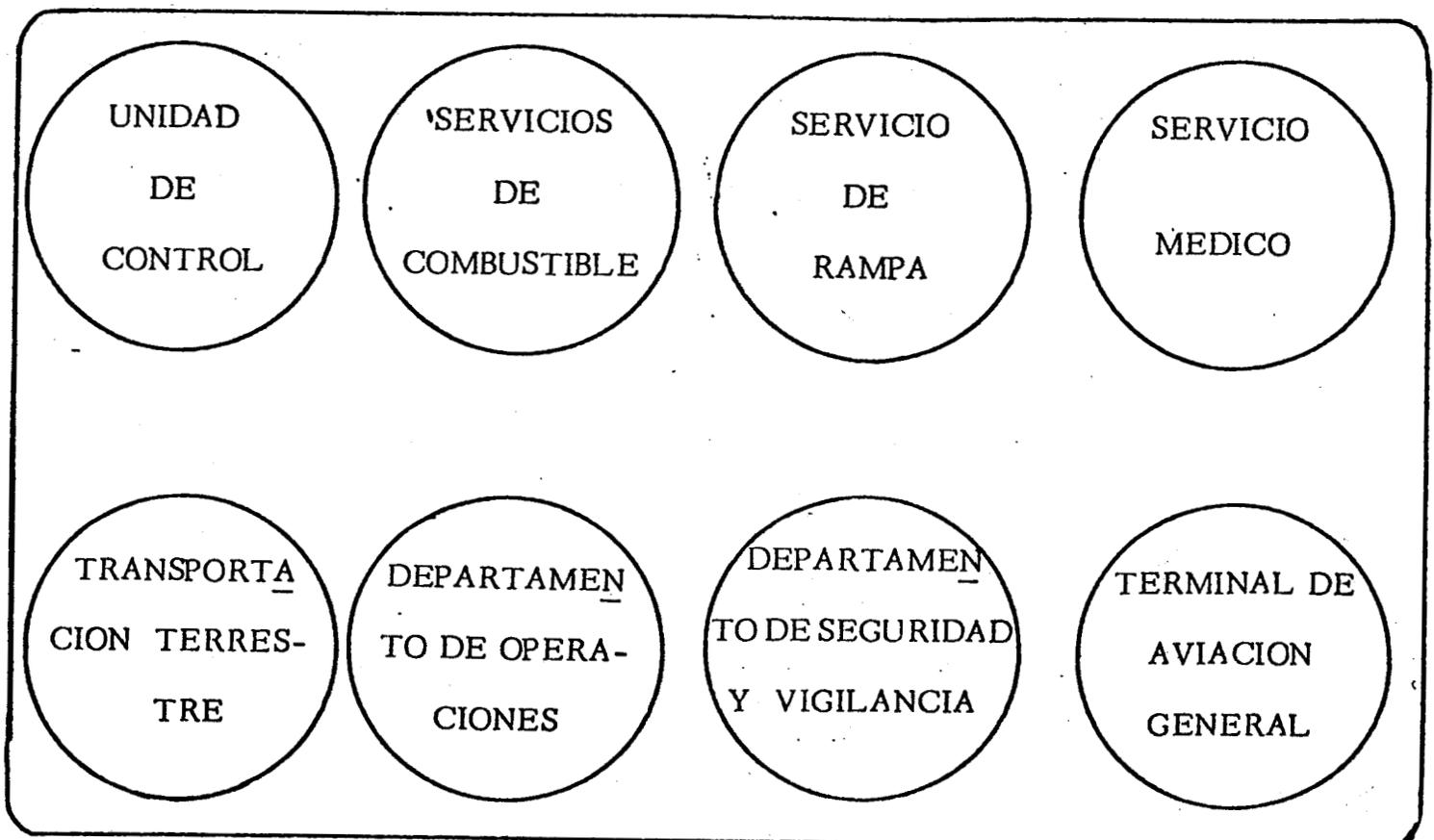
La gerencia del A. I. C. M. vista como sistema, tenemos que los subsistemas que la conforman son:

SISTEMA GERENCIA A. I. C. M.



Para ubicar al Departamento de Rampa como sistema es necesario analizar al subsistema Subgerencia Operativa del sistema de Aeropuertos y Servicios Auxiliares; tendremos que dicho subsistema a su vez se compone de los siguientes subsistemas:

SUBSISTEMA SUBGERENCIA OPERATIVA



El subsistema Servicio de Rampa esta compuesto a su vez por - áreas, cada una de ellas representa un subsistema de éste.

Todos ellos con la finalidad de lograr los objetivos asignados a éste subsistema; para lograrlos es necesario que esten organizados, coordinados y dirigidos adecuadamente.

2.6 ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA AVIACION

Los primeros testimonios de la inquietud del hombre por volar los encontramos en las mitologías de casi todos los pueblos: así tenemos la leyenda de Dédalo e Icaro, de la mitología griega, que es una de las más conocidas desde hace 4 500 años en ella nos cuenta como el artesano y su hijo escaparon volando con unas alas hechas con cera del Laberinto de Cronos, donde habían sido encerrados por el Rey Minos de Creta; la historia termina trágicamente con la caída de Icaro al mar al derretirse sus alas por acercarse demasiado al sol. Otras leyendas, de origen chino e indio, principalmente, hacían referencia al empleo de las alas mágicas o de caballos, dragones, carrozas o alfombras voladoras; estos poseían una característica en común: suponían la capacidad de volar, pero no la explicaban. De cualquier forma, nos revelan el deseo del ser humano por tratar de volar.

Sin embargo, el camino por convertir este sueño en realidad fue muy largo y estuvo lleno de desgracias y frustraciones. El hombre tuvo que esperar siglos antes de poder volar con la ayuda de un "aparato".

Queda constancia, no obstante, de los escritos y experimentos de

por lo menos una docena de personajes, entre los cuales destaca el genial Leonardo da Vinci, quien como Roger Bacon, sabio inglés, - trabajó sobre el diseño de un aparato más pesado que el aire pro-- visto de alas móviles, llegando a la conclusión de que la fuerza - muscular del hombre no bastaba para mantener el vuelo. Su descu-- brimiento más notable fué el principio del helicóptero.

En los dos siglos siguientes no se hicieron nuevos descubrimien-- tos sobre aeronaves más pesadas que el aire. Por lo contrario, - los experimentos en globos o aeróstatos, que quiere decir apara-- tos menos pesados que el aire, fueron hechos por los hermanos - Montgolfier, inventores del globo de aire caliente, quienes después de repetidos ensayos en 1783 elevaron un gran globo que por pri-- mera vez llevaba pasajeros: un pato, un gallo y un carnero. El - 15 de octubre en un globo cautivo del mismo tipo, el boticario Fran-- cois Pilatri de Rozier logró elevarse convirtiéndose en el primer - aeronauta. Más tarde en ese mismo año acompañado por el Mar-- quéz de Aclandes realizaron la fabulosa hazaña en París de despla-- zarse a lo largo de 10 Km. aproximadamente, antes de descender.

Los éxitos de los vuelos en globo entusiasmaron de tal manera al - inglés Sir George Cayly, que dedicó todo su empeño a realizar una serie de experimentos y a diseñar aparatos, convirtiéndose para - muchos en el " padre de la navegación aérea ". Sus investigacio-- nes fueron tan acertadas que sirvieron de base a la aerodinámica -

actual, ya que fué el primero en estudiar los efectos de la resistencia del aire y en predecir la aplicación de motores de combustión interna a las aeronaves, encontrando sus teorías un buen desarrollo, tres años después de haber terminado el siglo XIX el hombre logra volar con la ayuda de un "aparato".

Fueron los hermanos Welbier y Orville Wright de Estados Unidos a quienes les correspondió el mérito en 1903 de ser considerados los primeros en elevarse en una máquina más pesada que el aire. Gracias a la extraordinaria divulgación de sus hazañas en el desierto de Kitty Hank, Carolina del Norte, éste desierto se transformo en el primer aeródromo que permitiera el despegue y aterrisaje exitoso de una aeronave por sus propios medios.

Sin embargo hay que hacer notar que los franceses reclaman, para Clement Ader en su avión "El Eolo", la gloria de haber sido el primero que remontara el vuelo en un vehículo más pesado que el aire. Por su parte, los brasileños estiman que ese honor debe reservarse para el legendario Alberto Santos Dumont, que contribuyó con sus inventos al progreso de la aviación y que terminara trágicamente suicidándose, al comprobar que las máquinas creadas por él como instrumento de paz y buena voluntad y para que los hombres se conocieran mejor, se transformaron en elemento de terror y destrucción, al ser utilizadas con fines bélicos en la

la. guerra mundial.

En el año de 1924, Nelson, Smith y Wade, pilotando cada uno su aeroplano, dieron la vuelta al mundo. Un año más tarde, Charles Lindberg efectuaba solo la primera travesía del Atlántico en su famoso aeroplano el "Espíritu de San Luis". Estos viajes llamaron la atención sobre las posibilidades del aeroplano y en 1935 el servicio aéreo regular constituía una realidad en todo el mundo civilizado.

A partir de éste año la aviación ha tenido un desarrollo que nadie - se lo esperaba, esto por el volumen de operaciones que se realizan y por el incremento de los vuelos que se llevan a cabo actualmente.

2.7 AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES

2.7.1 ANTECEDENTES

Nuestro país como otros posee su particular historia acerca de la aviación.

La mitología y las leyendas mexicanas dan cuenta también del anhelo de volar. En el propio Calendario Azteca que servía de representación simbólica para computar el tiempo, se encuentra esculpida en su parte central, la figura de Tonatiuh señor de los cielos.

Otro de los dioses que aparecen en el citado monumento es Ehicatl, dios del viento, cuyo hijo Tohtli es transformado en águila, para ser salvado de las calamidades del país.

Tohtli, representa en la mitología azteca, el vehemente afán del hombre, por imitar el vuelo de las aves.

De la misma manera, Quetzalcóatl, serpiente emplumada, era la personificación de la divinidad de los toltecas y Kukulcan dios de los mayas se les atribuía la facultad de volar.

La historia de la navegación en México se inicia en el año de 1835, cuando el belga Guillermo Eugenio Ralurteon realiza la primera ascensión en globo en el país. Pero en realidad, el título del primer aeronauta mexicano le corresponde al Sr. Benito León Acosta, originario de Guanajuato, quién se elevó en globo con éxito el 3 de abril de 1842, cobrando un peso por entrar a verlo. La hazaña recibió expresivas demostraciones de júbilo de toda la ciudadanía, motivando al entonces presidente Don Antonio López de Santa Anna, a otorgarle por decreto el privilegio exclusivo por tres años para realizar vuelos aerostáticos en toda la República Mexicana.

Esta acción es considerada en la historia de México como el antecedente de la Legislación Aeronáutica.

México fué uno de los países donde la aviación cobró un mayor interés desde sus inicios. El primer vuelo a motor efectuado en el país le correspondió realizarlo al mexicano Alberto Braniff, que experimento con un biplano marca "Vaissin" que tenía un motor enfriado por agua de 60 caballos de fuerza, eligiendo un lugar de su propiedad, para efectuarlo ubicado al Noroeste de la ciudad, conocido como "Llanos de Balbuena". Con la ayuda del gobierno adaptó el terreno y el 8 de enero de 1910 logró elevarse y recorrer casi todo el campo a 25 metros de altura. Ese día fué elegido posteriormente por decreto presidencial como Día de la Aviación.

Las primeras actividades aeronáuticas en México, como en casi todo el mundo, tuvieron un carácter deportivo, pues los pioneros con sus artefactos voladores eran unos visionarios románticos.

Una fecha importante para la aviación mexicana es la del 30 de noviembre de 1911 en la que Francisco I. Madero se convierte en el primer presidente de un país del mundo que volaba y esto lo hizo en un avión " Duperdussin " piloteado por el francés Dyot durante una exhibición aérea sobre la ciudad de México.

Los avances de la aviación deportiva y la confianza que logra en cuanto a la seguridad de volar abren paso en 1917 a la instauración de los servicios de transportación aérea con fines comerciales: primero de correo, luego de mercancías y finalmente de pasajeros.

La primera empresa de aerotransporte en México y una de las más antiguas del mundo, aún en servicio, nació el 20 de agosto de 1924 en Tampico, Tamps., con el nombre de "Compañía Mexicana de Aviación" con su ruta Tampico-Tuxpan-México; en estos lugares se construyeron los primeros campos de aviación en México.

El día 14 de septiembre de 1934 nace la Compañía Aeronaves de México, realizando vuelos entre las ciudades de México y Acapulco.

Por ésa época operaban ya en nuestro país compañías extranjeras - Pan American y Pick Wick Latinoamericana, uniendo a nuestro país con Estados Unidos y varias naciones Centroamericanas.

Con la intensificación del tráfico aéreo, el Gobierno Federal se dió cuenta de la importancia que tienen los aeropuertos para la comu
nica
ción entre los Estados y para el desarrollo de la economía del -
país, avocándose a la tarea de construir una red aeroportuaria y -
así satisfacer los requerimientos de ésa época.

De acuerdo al contínuo progreso de la aviación, en el año de 1960 -
se inicia en México la era del jet con la incorporación de aviones -
comerciales de retroimpulso. Hasta entonces las terminales aé--
reas habían crecido de acuerdo a las exigencias de los aviones que
recibían y a las necesidades de cada compañía, ya que los aeropueru
er
tos en operación eran: unos de propiedad federal, otros de Petró--
leos Mexicanos, otros de compañías particulares nacionales y algu
nos más de compañías extranjeras, limitando el desarrollo unifor-
me de los aeropuertos.

La moderna aerotransportación requiere de grandes inversiones pa
ra la actualización de los aeropuertos ya que debe contar con recuru
er
sos humanos y tecnológicos altamente especializados, así como ins
talaciones adecuadas que faciliten las diversas operaciones simul-

taneas. Para ello se hace necesario la unificación de la administración y operación de los mismos en un solo organismo eficiente, capaz, y autosuficiente económica y técnicamente, que garantice el progreso y la seguridad del aerotransporte, modernice y amplie el conjunto de aeropuertos existentes, atienda su conservación y mejore los servicios de navegación, de suministro de combustible, de Rampa y otros similares, coadyuvando así al desarrollo del país, al impulso y al desenvolvimiento de la aviación mexicana y a la apertura de nuevas rutas turísticas, comerciales y de comunicación.

Por esta trascendente necesidad se crea, por decreto presidencial, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, como Organismo Público Descentralizado el 10 de junio de 1965; en dicho decreto se destacan los siguientes puntos:

- El artículo primero señala la creación de un organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
- El artículo segundo especifica que A. S. A. tiene, entre otras, las facultades de:
 - a) Administrar, operar y conservar los aeropuertos, sus pistas, plataformas, edificios y servicios complementarios, auxiliares y especiales.

- b) Proporcionar y administrar los servicios auxiliares como ra -
dionavegación, metereología suministro de combustibles, -
transporte de pasajeros, etc.

- c) Recaudar los derechos que pagarán las líneas aéreas y los -
usuarios en general por los servicios que se presten.

- d) Organizar y usufructuar los servicios complementarios, au-
xiliares y especiales que se presten en los locales y en las -
zonas anexas a los aeropuertos.

- e) Cubrir los gastos de administración, operación, conservación
y otras funciones que se encomienden en este decreto y en la
construcción de nuevos aeropuertos.

- f) Ejercitar todas las facultades técnicas y administrativas ne-
cesarias para lograr los objetivos señalados.

En consecuencia, las empresas propietarias de los aeropuertos -
"vendieron" las instalaciones que éstas tenían al Gobierno en con-
diciones aceptables para ambas partes, entregándose a A. S. A. 31
aeropuertos, para constituir su patrimonio.

2.7.2 ORGANIZACION DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES (A. S. A.)

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en México - determina en su artículo primero, la existencia de una Administración Pública Centralizada y una Paraestatal.

La Centralizada se encuentra integrada por la Presidencia de la República las Secretarías de Estado, el Departamento del D. F. y la Procuraduría General de la República denominándose Dependencias.

Las instituciones que forman la Administración Pública Paraestatal se llaman Entidades y se integran por: Fideicomisos, Empresas - de Participación Estatal mayoritaria y minoritaria, los Organismos Descentralizados, las Instituciones Nacionales de Crédito, las Organizaciones Auxiliares Nacionales de Crédito y las Instituciones Nacionales de Seguros y Fianzas.

Como todo Organismo Público Descentralizado A. S. A. , cuenta con - un patrimonio y personalidad jurídica propios.

De la misma manera como Organismo dependiente del Gobierno Federal se encuentra ligado a él en dos formas:

- a) A través del Consejo de Administración, presidido por el Secretario de Comunicaciones y Transportes e integrado por titulares de varias Secretarías de Estado.

- b) A través del subsector Transporte Aéreo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Derivandose de ambos, las políticas que rigen a Aeropuertos y Servicios Auxiliares se apegan a los objetivos que determina el Plan Nacional de Desarrollo.

Al igual que A.S.A., existen otras Entidades que dependen de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Coordinadora de Sector) a través del Subsector Transporte Aéreo que se encuentra integrado de la siguiente forma:

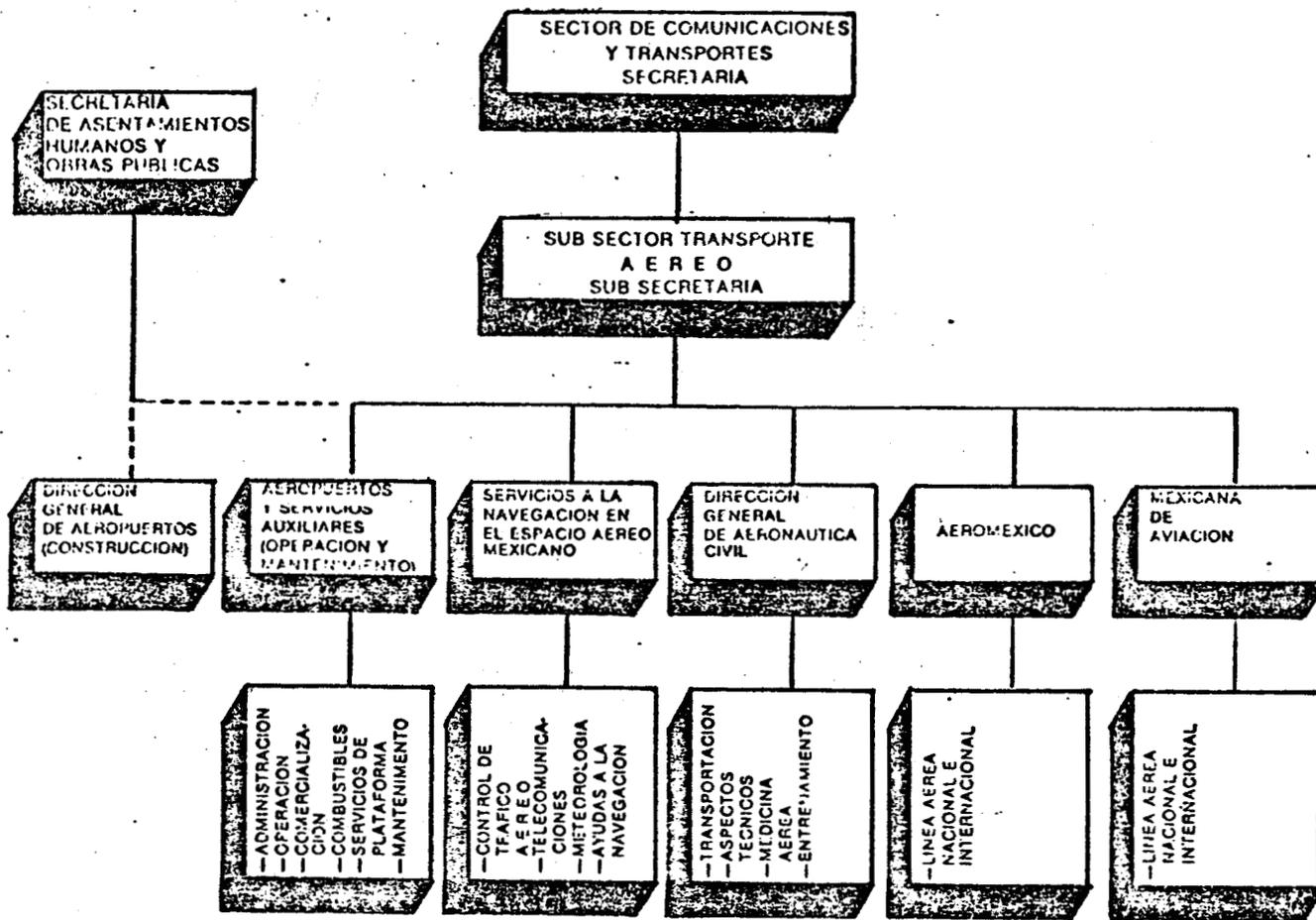
Aeropuertos y Servicios Auxiliares (A.S.A.)
Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.)
Servicio a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano
(S.E.N.E.A.M.)
Aeroméxico
Mexicana de Aviación

De la misma manera, la Dirección General de Tarifas, que aunque

no es propiamente una Dependencia Aeronáutica se encarga de fijar las tarifas de los Servicios que prestan A. S. A. y S. E. N. E. A. M. y compañías aéreas del sector.

A continuación se presenta el Organograma del Subsector Transporte Aéreo.

SUB SECTOR TRANSPORTE AEREO



2.7.3 FUNCIONES

Las funciones de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, basicamente, son las siguientes:

La Administración, operación, conservación y remodelación de los Aeropuertos, sus pistas, plataformas, edificios y servicios complementarios tanto en aquellos aeropuertos que formen parte de su patrimonio, como de los que se requieran para la operación de las nuevas rutas que autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y los que le sean entregados mediante la celebración de convenio o por disposición legal. Es también función de A. S. A. suministrar combustibles y lubricantes a las aeronaves que lo requieran, así como recaudar los derechos que pagan las líneas aéreas y los usuarios en general por los servicios que presta; además, proporciona los siguientes servicios:

1. Servicios de Rampa a las compañías aéreas, es decir limpieza de aeronaves, remolque, dotación de agua potable, etc.
2. -Transportación de pasajeros dentro de los Aeropuertos, así como, entre los aeropuertos y las zonas urbanas.

3. Servicios de Seguridad, relativos a revisión de pasajeros y de sus equipajes antes de abordar.

En particular Aeropuertos y Servicios Auxiliares se forma por la -
Dirección General, nombrada por el Presidente del Consejo de Ad-
ministración; teniendo como responsabilidad principal la operación,
con una administración eficiente y con autosuficiencia financiera -
así como el mejoramiento constante de la Red Aeroportuaria de -
acuerdo con las demandas crecientes de la transportación aérea. -
Para ello se auxilia directamente de:

- a) La Secretaría Particular. - Apoya a la Dirección General en sus -
funciones.
- b) La Contraloría General. - Actúa con un pensamiento independien-
te, utilizando los fundamentos legales que rigen las actividades -
del Organismo, para desarrollar eficientemente en tiempo y en -
forma los deberes y funciones de control, ordenadas por la Direc-
ción General.
- c) La Comisión Interna de Administración, Programación y Evalua-
ción. - Vigila que se de una administración eficiente y que se ape-
gen las funciones de las operaciones. Y hace sugerencias para -
mejorar la eficiencia de la organización.

Sin embargo, la responsabilidad de implementar y desarrollar los -
Planes y Programas autorizados por la Dirección General recae di--

rectamente sobre grandes áreas denominadas Gerencias Generales que son las siguientes:

1) Gerencia General de Planeación

Es responsable de optimizar el funcionamiento de la red aeroportuaria y de proporcionar a las áreas del Organismo los elementos necesarios para una adecuada toma de decisiones, a través de la planeación, programación, coordinación y evaluación de los proyectos y actividades generales, específicas y prioritarias mediante el análisis, diseño e implementación de nuevos sistemas.

2) Gerencia General Comercial

Coadyuva a la generación de ingresos para el Organismo al planear dirigir y controlar el establecimiento de las normas relativas al otorgamiento de los contratos que regulan la prestación de los servicios auxiliares, en base a estudios de la situación económica rentable de los aeropuertos. Define también la conveniencia de la explotación de nuevos giros comerciales, así como de su publicidad.

3) Gerencia General de Servicios y Operación.

Se encarga de proporcionar los servicios necesarios para la aviación en todos los aeropuertos del Organismo mediante la planeación dirección y el control de las actividades de las subgerencias

de Mantenimiento y Desarrollo Industrial, de Servicios, de Aeropuertos y de Seguridad Aeroportuaria; apegándose a las normas Internacionales aceptadas y establecidas por la Organización Internacional de Aviación Civil.

4) Gerencia General de Proyectos y Construcción.

Son funciones de esta Gerencia planear, dirigir y controlar el desarrollo de proyectos, de diseño, de ampliación, modificación y obras nuevas en los aeropuertos; así como su correspondiente ejecución determinando los parámetros necesarios para la formulación de Planes Maestros.

Además contribuye al desarrollo de la tecnología aeroportuaria, a través de la construcción de torres control y del diseño del mobiliario acorde a las necesidades de los aeropuertos.

5) Gerencia General de Conservación y Mantenimiento.

Le corresponde dirigir, coordinar la elaboración y ejecución de programas de conservación de áreas operacionales y de edificaciones en los aeropuertos a cargo del Organismo, tratando de obtener una eficiente utilización de recursos, con el objeto de cumplir con los principios de seguridad relativos a operaciones aeronáuticas, y de obtener terminales de la red aeroportuaria.

6) Gerencia del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

Es su responsabilidad proporcionar un servicio eficiente al usuario y proyectar una buena imagen del Organismo mediante, la planeación, dirección y coordinación del crecimiento y desarrollo del A.I.C.M. a través de la formulación de los programas, políticas, y procedimientos correspondientes.

7) Gerencia General de Administración.

A esta Gerencia le corresponde la importante tarea de administrar los recursos humanos, financieros y materiales del Organismo, buscando su máxima eficiencia a través de diferentes caminos, como son: su rentabilidad, y mediante el control y resguardo adecuado de sus bienes.

A través de sus diferentes funciones, cumple con la responsabilidad de dotar al Organismo de los recursos humanos adecuados para alcanzar sus metas, propiciar el desarrollo del personal y facilitar su integración.

Administra las prestaciones y beneficios que la institución otorga y trata de adecuar los intereses de los empleados con los de A.S.A. Para ello, se cuenta con un programa completo de capacitación, elaborado de acuerdo a las investigaciones periódicas de las necesidades tanto del personal como del Organismo. Los diversos cursos que se imparten están referidos no sólo a las áreas administrativas, sino también a aspectos humanos, culturales y físicos, propiciando no sólo que los empleados rea-

licen mejor su trabajo, sino que obtengan un mayor desarrollo - personal que les permita escalar puestos de mayor responsabilidad.

Para realizar sus funciones, Aeropuertos y Servicios Auxiliares - cuenta con Departamentos Autónomos que dependen directamente de la Dirección General y cuya responsabilidad principal es la de apoyar y facilitar mediante diversas acciones el logro de los objetivos del Organismo.

a) Departamento Autónomo Jurídico y Consultivo.

Representa y protege los intereses jurídicos patrimoniales del - Organismo realizando los actos legales necesarios. Asimismo - asesora en materia jurídica a todas las líneas aéreas que así lo requieran.

b) Departamento Autónomo de Adquisiciones y Almacenes.

Proporciona al Organismo los recursos necesarios mediante la - adquisición y el suministro de los bienes de consumo y de inversión a costo compatible con su presupuesto, salvaguardando los - estándares de calidad y la continuidad del suministro.

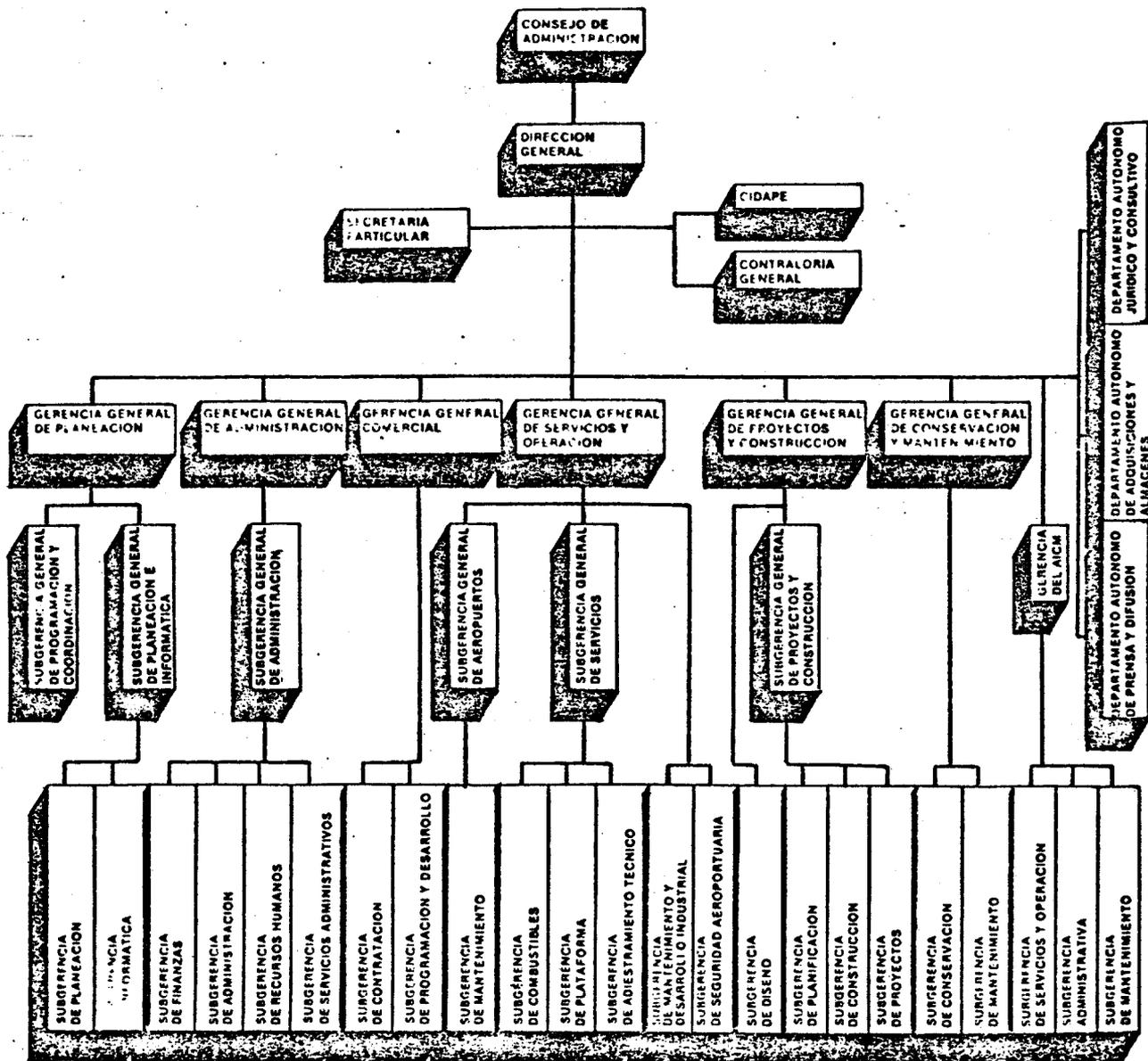
c) Departamento Autónomo de Prensa y Difusión.

Difunde a través de los distintos medios de comunicación los planes programas y servicios que el Organismo proporciona.

Su responsabilidad principal es la de proyectar una buena imagen de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

A continuación se presenta el Organograma de A. S. A.

AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES



2.8 AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO (A.I.C.M.)

2.8.1 ANTECEDENTES

Para corresponder a la visita de cortesía que el 14 de diciembre - de 1927 hiciera a México el aviador Charles Lindbergh, con un vuelo México-Washington, sin escalas; se invitó al capitán Emilio Carrarranza, quien aceptó tal honor. Para poder efectuar el vuelo se - nombraron diversas comisiones que se encargarían, entre otras - cosas, de la construcción de una pista adecuada para dar inicio al histórico viaje.

Primeramente se localizó el terreno para construirla: se exten--
día desde el ángulo noroeste de los terrenos que hoy ocupa la colo-
nia Moctezuma, hasta los linderos de lo que ahora es el A.I.C.M.,
en el oriente. Para su construcción se tuvo que desmontar una fa-
ja de 5 Kms. de largo por 100 metros de ancho, a fin de consolidar
y "planchar" perfectamente 3.5 Kms. La temporada de lluvias -
principiaba lo que, aunado al breve plazo de 40 días fijado para -
concluirla, complicaba la situación. La pista se terminó oportuna-
mente, de manera tan perfecta como fué posible, dado el tiempo, -
los elementos con que se contaba y la técnica rudimentaria, que -

se utilizó para la construcción.

Hoy esa primera pista es la Av. Emilio Carranza, en honor del histórico vuelo realizado el 11 de junio de 1928.

La aviación comercial se inició de hecho en la base aérea militar - de Balbuena; desde 1921, la "Compañía Mexicana de Transportación Aérea" había comenzado a operar la ruta Tampico, en forma incontrolada, Esta fué la primera concesión aérea otorgada; la segunda correspondió al Señor Mario Bulnes, para la misma ruta.

En 1928 la oficina Técnica de Navegación Aérea, de la Secretaría - de Comunicaciones y Obras Públicas, había otorgado 12 concesiones a otras empresas.

Después de haberse utilizado los llanos de Balbuena para los pioneros en todo el país, la Ciudad de México requería ya de un verdadero aeropuerto civil para vuelos comerciales. El Jefe del Departamento, Juan Guillermo Villasana, se encargó de realizar el proyecto global del primer aeropuerto que ya incluía un edificio terminal de pasajeros, este tomo forma en 1928, hoy Boulevard Aeropuerto.

A partir de ese año, en la medida en que se fueron incrementando las operaciones del aeropuerto, sus instalaciones fueron remode--

ladas y ampliadas de tal forma que satisficieran las necesidades -
del aeropuerto.

A partir de éste año y hasta hoy en día las instalaciones del A.I.C.M.
han sido remodeladas, ampliadas, construido otras pistas, etc. con
la finalidad de satisfacer las demandas de los usuarios y por el in-
cremento de sus operaciones en general.

2.8.2 ORGANIZACION DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO (A.I.C.M.)

El A.I.C.M. ésta integrado por las siguientes áreas:

1) GERENCIA DEL A.I.C.M.

Su objetivo es planear, dirigir y coordinar el crecimiento y desarrollo del A.I.C.M. a través de la formulación de los programas políticos y procedimiento correspondientes con el fin de proporcionar un servicio eficiente al usuario y proyectar una buena imagen del Organismo.

Funciones

La Gerencia del A.I.C.M. tiene las siguientes funciones:

- a) Formular y fijar los objetivos, metas y programas que coadyuven al logro de los objetivos generales, nacionales y sectoriales en coordinación con las demás gerencias que integran A.S.A.
- b) Vigilar el cumplimiento de las normas y procedimientos aprobados por la Dirección General de A.S.A.
- c) Dar un informe detallado de la operación del aeropuerto, así como de aquellos asuntos que interfieran en su funcionamiento.

to, a la Dirección General de A. S. A.

- d) Vigilar la aplicación de los reglamentos y manuales que regulan las actividades aeroportuarias, nacionales e internacionales.
- e) Participar en la elaboración del programa anual de inversiones y en el desarrollo y aplicación del presupuesto del aeropuerto.
- f) Vigilar y mantener en óptimas condiciones de funcionamiento los edificios, áreas operacionales, equipos, señalamiento, instalaciones y sistemas de comunicación del aeropuerto.
- g) Vigilar que las técnicas y métodos que utiliza el cuerpo de rescate y extinción de incendios sean eficientes y oportunos.
- h) De acuerdo a los procedimientos establecidos, autorizar el acceso de personas y vehículos a las zonas restringidas del aeropuerto.

2) SUBGERENCIA TECNICA

Su objetivo es el de coordinar y controlar las actividades técnicas: operación, comunicación y mantenimiento que se realicen en el A. I. C. M., a fin de proporcionar los servicios requeridos en una forma segura y eficiente.

Esta Subgerencia está integrada por los siguientes departamentos:

a) Departamento de Mantenimiento Electromecánico

Su objetivo es efectuar los servicios técnicos y de ingeniería de mantenimiento que requieran los sistemas de ayudas visuales luminosas para la navegación aérea, edificios terminales y de apoyo del A. I. C. M. con el fin de lograr la máxima seguridad y eficiencia de su operación.

b) Departamento de Conservación y Mantenimiento Civil.

Su objetivo es efectuar los servicios de conservación y mantenimiento a las instalaciones: estacionamientos, áreas de operación de vialidad, etc., del A. I. C. M., con el fin de mantenerlas en óptimas condiciones de funcionamiento.

c) Departamento de Comunicaciones y Electrónica.

Su objetivo es mantener en condiciones óptimas de operación los equipos del sistema de comunicación e información instalados en el edificio terminal del A. I. C. M.

d) Departamento de Conservación de áreas de Operación.

Su objetivo es efectuar los servicios técnicos de conservación de áreas de operación: como pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataforma, áreas y sistema de apoyo comple

mentarias con el fin de mantener en óptimas condiciones de seguridad el estado físico de las instalaciones necesarias - para la operación de aeronaves en el A. I. C. M.

e) Departamento de Mantenimiento de Vehículos.

Este Departamento tiene como objetivo la planeación organización y elaboración de los programas de mantenimiento preventivo de las unidades del Organismo; asimismo supervisar, asesorar y coordinar las reparaciones efectuadas en el taller automotriz.

f) Departamento de Control de Obras.

Su objetivo es la coordinación y supervisión en la realización de los concursos de obras, revisión de presupuestos programas y control de las obras en sus avances físicos.

3) SUBGERENCIA OPERATIVA.

Su objetivo es el de controlar la prestación de servicios a terceros en las áreas operacionales del aeropuerto en base a la elaboración de los planes y programas correspondientes y a la aplicación de los reglamentos de seguridad a fin de lograr que las operaciones aeronáuticas se realicen en forma segura y eficiente.

Los departamentos que integran ésta Subgerencia son los siguientes

tes:

a) Departamento de Servicios Médicos.

Su objetivo es proporcionar atención médica de urgencia a los pasajeros y usuarios del aeropuerto que lo requieran y en su caso canalizarlos a centros hospitalarios.

b) Departamento de Operaciones.

Tiene como objetivo la planeación, dirección y control de la prestación de servicios en áreas aeronáuticas y no aeronáuticas del A. I. C. M.

c) Departamento de Rampa

El objetivo es atender, coordinar y supervisar los servicios que se prestan de plataforma a las aeronaves, como: carga, limpieza, dotación de agua potable, señalización, descarga de equipaje y express, etc., todo ello de acuerdo con las condiciones estipuladas en los contratos que se tienen con las compañías aéreas; así como proveer el mantenimiento preventivo y correctivo del equipo de plataforma a fin de estar en condiciones óptimas de funcionamiento y poderse utilizar en el momento que se requiera.

d) Departamento de Seguridad y Vigilancia.

Su objetivo es el de mantener el orden y la seguridad requeri-

da en el edificio terminal, en las áreas de acceso y descenso de pasajeros; así como prevenir actos delictivos que puedan cometerse dentro de los límites del A.I.C.M.

e) Departamento de Terminal de Aviación General (T.A.G.)

Su objetivo es proporcionar servicios aeroportuarios a la aviación privada, usuarios de la T.A.G., dándoles facilidades operativas y administrativas para que se realicen sus operaciones en forma segura y eficiente.

f) Departamento de Transportación Terrestre.

Su objetivo es organizar y controlar la operación de los vehículos de servicio público, destinados a la transportación terrestre de los usuarios del A.I.C.M.; taxis, transporte colectivo, autobuses, etc.

SUBGERENCIA ADMINISTRATIVA

Organiza y controla los recursos humanos, financieros y materiales del aeropuerto, mediante la aplicación de las políticas, normas y procedimientos establecidos para tal fin por la Dirección General, con el propósito de contribuir a una eficiente y eficaz administración aeroportuaria. Esta integrada por los siguientes Deptos:

a) Departamento de Servicios y Apoyo a las Líneas Aéreas (SALA)

Este Departamento efectúa el cobro del Derecho de Uso de Aeropuerto a los usuarios, a través de la aplicación de los procedimientos establecidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para tal fin.

b) Departamento de Administración

Sus actividades son las de controlar los movimientos que se realizan por concepto de arrendatarios y deudores diversos.

c) Departamento de Presupuestos

Su propósito es elaborar, vigilar, controlar e informar del ejercicio del presupuesto del A. I. C. M.

d) Departamento de Tesorería

Es el encargado de controlar los movimientos de efectivo y valores que se manejan en el Aeropuerto.

e) Departamento de Contabilidad

Es quien lleva el control de las operaciones contables que se realizan.

f) Departamento de Personal

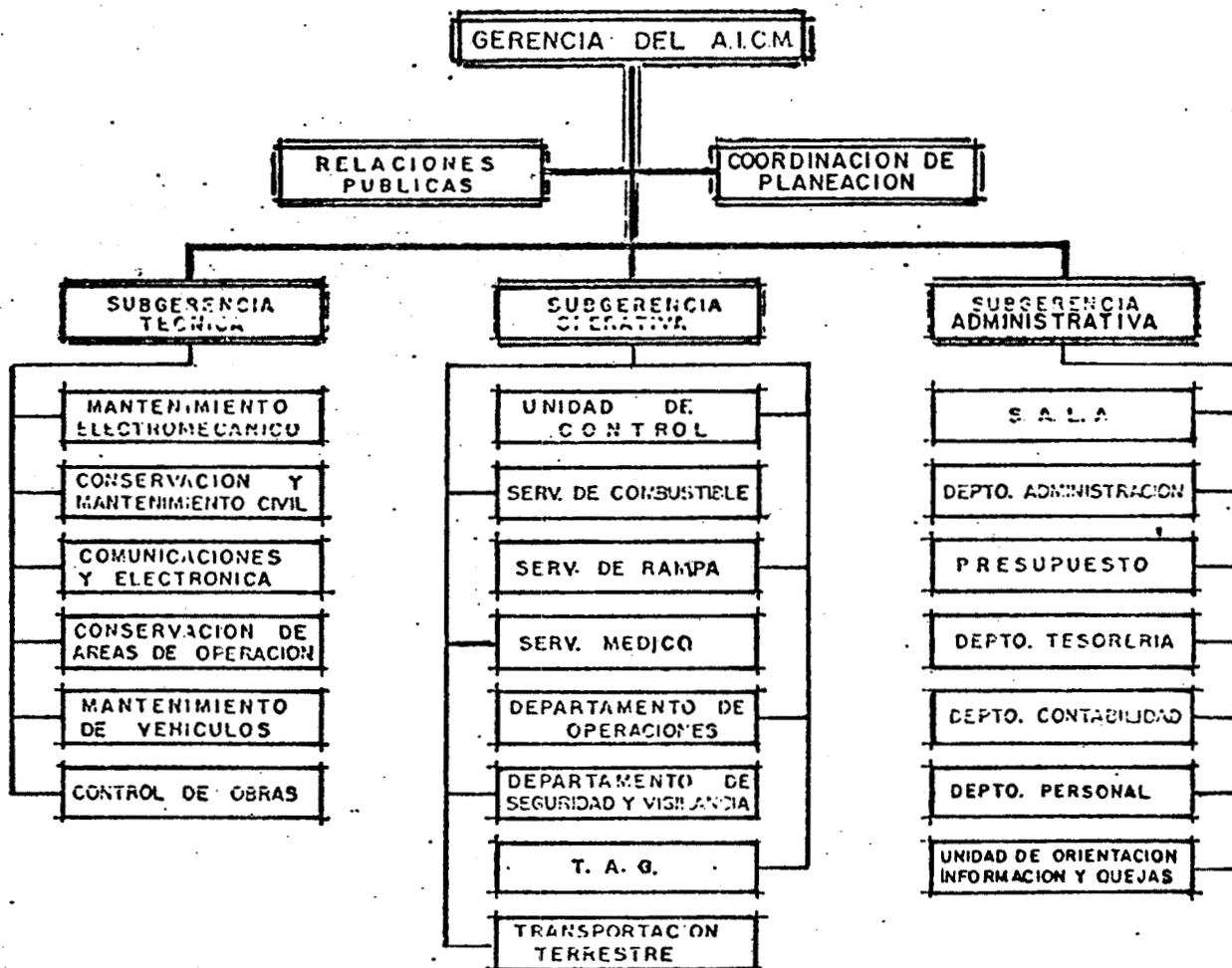
Tienen como finalidad organizar, controlar y desarrollar los re cursos humanos.

g) Unidad de Orientación, Información y Quejas

Es la encargada de ayudar al usuario del Aeropuerto cuando éste tiene una emergencia o requiere de alguna información.

A continuación se presenta el Organigrama del A. I. C. M.

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO



2.9 LA CRISIS

Durante la segunda guerra el crecimiento económico se mantuvo - con diversos mecanismos, los cuales sirvieron para mantener e incrementar las ganancias de los capitalistas; como son:

- Incremento de los créditos, principalmente otorgados por Organismos de los Estados Unidos.
- Una intervención mayor del Estado en la economía, en los países; por lo cual las empresas producen insumos a bajos precios y la salida de mercancías y se otorgan servicios sociales y de educación gratuitos. Es por ello que el Estado ayuda a incrementar las ganancias a la burguesía o a los capitalistas.
- Asimismo el desarrollo ^Ctenológico abre nuevos campos de inversión y al potenciar la capacidad del trabajo de crear valor, este mantiene las tasas de ganancias y ^{1 EN E}retiene la aparición de la crisis.
- La competencia entre los países capitalistas.
- Las tasas de intereses se incrementaban, y con ello aumentaban las ganancias de los capitalistas.

etc.

Estos mecanismos dan lugar a la crisis a mediados de los setentas. No solo en los países industrializados sino también, con mayor impacto, en los subdesarrollados y aún en los países socialistas.

Esta crisis a nivel mundial se ha manifestado o se ha detectado en una serie de factores como son:

- Un incremento en las tasas inflacionarias.
- Un estancamiento de las tasas de interés nominal y reales
- Un estancamiento de la producción y del comercio internacional.
- Un deterioro sensible en los niveles de bienestar de sus poblaciones, en los diferentes países.
- La disminución de utilización de energía.
- La saturación del mercado internacional de hidrocarburos y su creciente disminución de precios.

Esta crisis repercute de manera significativa en los países subdesarrollados de la siguiente forma:

- Una inestabilidad y desaceleración del crecimiento económico.

- Un incremento en la inflación a niveles realmente desestabilizadores.
- Un incremento en el desempleo y subempleo.
- Un encarecimiento y escases de productos básicos.
- Una dependencia mayor del exterior, principalmente de los Estados Unidos.
- Una reducción del salario real e incremento de las tasas de explotación; y
- Un endeudamiento, de los países subdesarrollados, cada vez mayor: México, Argentina, Brasil, etc.

En México la crisis refleja un descontento entre la burguesía nacional, encabezada por los grupos monopólicos tanto mexicanos como transnacionales, y la política del Gobierno. Esta crisis ha repercutido, además de los puntos anteriores, en:

- Una mayor contracción en la demanda interna.
- Una disminución en la captación fiscal (impuestos, productos, aprovechamientos y derechos).
- Una disminución en la captación de divisas.
- Una contracción de las exportaciones.

- Una disminución en la inversión, por parte de la burguesía.
- Fuga de divisas o de capitales.
- Un deslizamiento del peso, diario, frente al dólar; primero de 13 centavos, diarios, luego de 17 y actualmente de 21 centavos, corriendo el peligro de incrementar dicho deslizamiento.

Para lo anterior, el actual Gobierno Mexicano ha instrumentado las siguientes medidas y acciones para contrarrestar la crisis:

- El Plan Nacional de Desarrollo; mediante el cual el Gobierno trata de promover una democracia política, social y cultural independiente de influencias externas y combatir la crisis mediante una serie de medidas y acciones, en las señaladas; como por ejemplo:
 - 1) El Programa Inmediato de Reordenación Económica; que se creó con la finalidad de combatir la inflación, la inestabilidad cambiaria y la escasez de divisas, proteger el empleo, el abasto y la planta productiva y recuperar las bases para un desarrollo justo y sostenido.
 - 2) El programa para la defensa de la Planta Productiva y el empleo; instrumentado para apoyar un crecimiento de la pro-

ducción, para mejorar las condiciones de vida, de trabajo y - una reubicación del territorio nacional (distribuir a la población) y crear fuentes de trabajo.

- 3) Acciones inmediatas de apoyo a las exportaciones; por medio de las cuales se exorta a las empresas a incrementar su producción y, de esta forma, exportar sus productos.

Estas acciones que han permitido alentar el avance económico el cual se ha reflejado en:

- El control del gasto público y su racionalización.
- Un control de las empresas públicas.
- Una disminución en los subsidios que otorga el Gobierno Federal.
- Un control parcial de la inflación.
- Una disminución del circulante monetario.
- Un saldo superavitario en la balanza comercial
- Una disminución del déficit presupuestal.
- Un incremento en la captación de ahorro y de inversión.

- Una disminución en las importaciones y aumentar las exportaciones.
- Una reestructuración de la deuda pública externa.

Pero a pesar de los esfuerzos que han hecho para contrarrestar la crisis aún persisten problemas como:

- Falta de divisas a las empresas para compras y pagos de sus deudas al exterior.
- Quiebra de empresas públicas y privadas.
- Una disminución en la inversión y fuga de capitales.
- Un menor o casi nulo financiamiento a las empresas.
- Un reducido abastecimiento de bienes de capital y materias a las industrias.
- Disminución en la producción automotriz y en la construcción.
- Un decrecimiento en la producción agropecuaria.

- Escases de productos básicos.

Todo esto fué hasta 1984; para 1985 la política económica del actual Ejecutivo Federal se ha enfocado a corregir los desequilibrios generales de la economía.

En éste sentido la planeación democrática ha representado un papel fundamental.

Sin embargo, dado el dinamismo de la economía y la multiplicidad - de variables que intervienen, los problemas no pueden resolverse de manera absoluta; aún subsisten aquellos que clasicamente se traducen en una baja gradual del nivel de vida de las mayorías.

En tal sentido se plantea disciplina y persistencia en la instrumentación de la estrategia que se propone: (para 1985)

- Continuar abatiendo la inflación.
- Reactivar la actividad económica.
- Inducir un aumento al salario real, el empleo y los niveles de bienestar; y
- Avanzar en el ajuste estructural de las finanzas públicas y en la -

reducción del déficit financiero del sector público.

Para ello se requiere del esfuerzo decidido de los distintos sectores sociales para que conjuntamente y corresponsablemente con el Estado se materialice el cambio estructural pretendido.

Analizando el actual régimen de Gobierno; de Miguel de la Madrid, encontramos que la problemática se reduce a: inflación creciente, déficit fiscal agudo; caída del Producto Interno Bruto y el empleo.

Misma que ha sido combatida enérgicamente durante la presente administración, así la inflación ha pasado de 117 % en abril de 1983 a 63 % en el mes de octubre de 1984; y en términos de inflación mensual, se pasó de tasas promedio mayores a 10% a fin de 1982 y principios de 1983 a tasas de 3 y 3.5 % en septiembre y octubre de 1984.

La moderación salarial ha sido crucial en éste combate a la inflación, ya que la madurez y responsabilidad del sector obrero impidieron la espiral precios-salarios-precios, reduciéndose con ello el salario real. Por lo cual, se emprendieron acciones para la protección al salario y consumo obrero.

En cuanto al deterioro de la capacidad productiva del país, a partir de 1984 se empieza a sentir un aumento en la producción en los tres

sectores de la economía, principalmente en el industrial lo que permite pronosticar un crecimiento del PIB mayor al 2 % para 1984.

Como resultado del comportamiento de la producción, el empleo productivo ha mostrado un franco incremento: 1.7 % de diciembre de 1983 a julio de 1984 (sector industrial), 1.5 % y 2% respecto a 1983 para 1984 (sector primario); asimismo se han creado 243 mil empleos temporales; y se han otorgado 56 mil becas de capacitación a obreros desempleados y más de 90 mil becas a hijos de asalariados.

Lo anterior ha evitado el aumento de la tasa de desempleo abierto que existía a finales de 1982 (8 y 8.5 %). Por lo que respecta al déficit financiero, se ha visto reducido sustancialmente, paso de 18 % del PIB en 1982 a 8% real para 1984. (el gasto total se ha reducido en 8 puntos del PIB y los ingresos aumentaron en 2 %).

Los avances en el saneamiento de las finanzas públicas se reflejan en el aumento de la inversión financiada con recursos propios, y el financiamiento del déficit fiscal en gran medida con crédito interno.

Por el lado del sistema bancario mexicano se ha avanzado en el marco de la Nacionalización de la Banca siguiendo un manejo riguroso de los recursos y una adecuada canalización del crédito.

Dentro del especial contexto internacional, reviste especial importancia el superávit en cuenta corriente apoyado en exportaciones no petroleras. Así como la política cambiaria realista que ha logrado la estabilidad del mercado. Se estima que la cuenta corriente para 1984 será alrededor de 3,500 millones de dólares y que seguirá adelante el proceso de consolidación del comercio exterior.

La reestructuración de la deuda (48,500 millones de dólares del total) permitirá avanzar en la solución de la problemática.

Entre las acciones fundamentales para seguir consolidando el cambio estructural se encuentra el programa de financiamiento del desarrollo y programas sectoriales específicos que requieren acciones sistemáticas para fortalecer el ahorro interno, la estructura productiva y el empleo y favorezcan las relaciones con el exterior.

Se resalta el desorden económico que existe en el panorama internacional, y no obstante las desventajas existentes, México ha avanzado en la solución de su problemática echando mano de su fortaleza interna. No así otros países latinoamericanos en los que la situación inflacionaria por ejemplo, se ha derivado: Brasil tuvo una inflación de 195 %, Bolivia 500 % y Argentina ha alcanzado en algunos meses tasas anualizadas de 1000 %.

Con la finalidad de reorientar al gasto y la inversión, además para disminuir su participación (el Estado) en la economía mexicana - el Gobierno Federal ha anunciado la venta de empresas paraestatales, que son alrededor de 250. Asimismo con ello se piensa evitar el dispendio del subsidio a las empresas públicas.

PRESENTACION DE HIPOTESIS

3. PRESENTACION DE HIPOTESIS

Las hipótesis que se manejarán en la presente investigación son:

- a) Debido a la lentitud, al conflicto y al número de trámites administrativos Rampa no cuenta con el suministro de refacciones y materiales para la conservación y funcionamiento del equipo de plataforma.
- b) En el Departamento de Rampa no hay coordinación, entre las áreas que intervienen, para llevar a cabo la adquisición de refacciones para el mantenimiento del equipo de plataforma por éste motivo las adquisiciones no son oportunas es decir son a destiempo.
- c) Debido a las restricciones impuestas por el gobierno federal a las importaciones, no es posible adquirir las refacciones para reparación y mantenimiento del equipo de plataforma.

DEPARTAMENTO DE RAMPA

4. DEPARTAMENTO DE RAMPA

4.1 ANTECEDENTES

De acuerdo con el Decreto Presidencial de la creación de A. S. A., - publicado el 10 de junio de 1965, y con fundamento a las facultades - que se le confieren, vió la necesidad de crear el Departamento de - Rampa.

Este Departamento se creó el primero de octubre de 1980 al decre- tarse la liquidación de las empresas "Aerorenta" y "Aerorampa", - que eran las que prestaban el servicio de rampa en el A. I. C. M. De ésta manera parte del personal y del equipo pasaron a formar parte del nuevo Departamento de Rampa de A. S. A.

Lo anterior con la finalidad de cumplir y lograr los objetivos que le fueron asignados a A. S. A. y además, de esta forma prestar mejo- - res servicios a las aerolíneas que requieran de ellos.

4.2 OBJETIVO

Proporcionar los servicios de plataforma a las aeronaves, todo ello de acuerdo con las condiciones estipuladas en los contratos que se tienen con las compañías aéreas: así como proveer el mantenimiento preventivo y correctivo del equipo de plataforma a fin de estar en condiciones óptimas de funcionamiento y poderse utilizar en el momento que se requiera.

4.3 SERVICIOS QUE PROPORCIONA

Este Departamento como se menciona al inicio del presente trabajo es importante para que el A. I. C. M. logre los objetivos que tiene encomendados, ya que Rampa proporciona diferentes servicios que contribuyen al funcionamiento y operación de las aeronaves.

A continuación se indican los servicios que se proporcionan:

- De mantenimiento y limpieza

- De aguas residuales
- Dotación de agua potable
- Señalización
- Carga y descarga de mercancías y equipaje
- Consignación e ingreso de carga al recinto aduanal
- Mantenimiento mecánico y de apoyo a las líneas aéreas que no tienen contrato.
- Vigilancia y servicio de pernocta
- Movimiento de aeronaves en plataforma
- Arranque de motores
- Aire acondicionado
- Suministro de comisariato y misceláneas
- Servicios auxiliares de mantenimiento

La limpieza interior en las cabinas consiste en:

- Cambio de cubiertas de respaldos en los asientos
- Cambio de fundas de almohadas
- Acomodo de cobijas y almohadas
- Limpieza de ceniceros
- Aspirado y dotación de suministros de limpieza (jabones, pañuelos desechables, toallas, etc.)

- Dotación de agua potable
- Limpieza de baños y retiro de aguas negras
- Retiro de botes de basura

4.4 ORGANIZACION

El Departamento de Rampa esta integrado por las siguientes áreas:

a) Superintendencia

Su objetivo es atender, coordinar y supervisar los servicios - que presta Rampa a las aeronaves, de acuerdo con las condiciones estipuladas en el contrato, así como proveer el manteni----miento preventivo y correctivo del equipo y maquinaria de ser-vicio a fin de estar en condiciones óptimas de ser utilizadas en el momento que así se requiera.

b) Subjefatura Operativa.

Sus actividades se orientan a coordinar con jefes de turno la - prestación de servicios de Rampa, distribución del personal, -

informar de cancelación, facturación y cambios de vuelos, elaborar reportes de los vuelos atendidos y quejas de las compañías aéreas.

c) Subjefatura de Carga

Tienen como finalidad coordinar con los jefe de turno el manejo de carga aérea de importación y exportación.

d) Subjefatura de Mantenimiento de Aviones

Su función es la de coordinar con los mecánicos de turno el mantenimiento que soliciten las compañías aéreas para sus aeronaves.

e) Subjefatura Administrativa

Tienen como objetivo realizar los trámites de tipo administrativo en coordinación con las demás subjefaturas.

f) Subjefatura de Mantenimiento Automotriz

Es la encargada de planear, coordinar y supervisar la realización del mantenimiento y reparación del equipo mecánico automotriz de Rampa.

g) Jefatura de Turno

Esta coordina las actividades desarrolladas por los Supervisores de Rampa, así como lleva el control de los servicios proporcionados a las líneas aéreas, e informa de las incidencias del personal a su cargo.

h) Jefatura de Oficina

Es quien coordina el movimiento administrativo del Departamento de Rampa, de esta manera coadyuva al logro de los objetivos asignados a la subjefatura administrativa.

i) Jefe de Taller

Es el que se encarga de vigilar y coordinar las actividades y personal del taller mecánico automotríz con el fin de que los trabajos de reparación y ajustes a las unidades de Rampa, se realicen con oportunidad y eficiencia.

j) Supervisores

Tiene como función la de proporcionar los servicios de Rampa de acuerdo a las características exigidas por las líneas aéreas en base al programa de trabajo que le asigna la jefatura de tur

no, asignar al personal necesario para la prestación de los ser vicios de acuerdo al programa de trabajo, exigir el cumplimien to de normas y medidas preventivas de seguridad en cuanto al - servicio que se va a prestar, recabar las firmas de conformi-- dad de los representantes de las líneas aéreas en las boletas - de servicio, y turnar éstas a la jefatura de turno correspondiente.

k) Jefe de Sección

Su objetivo es apoyar al jefe de oficina en el control del personal, programa de vacaciones, elaboración de oficios y otras ac tividades que se le encomienden.

l) Operador de Maquinaria

Sus actividades estan orientadas a llevar a cabo los servicios - con las características requeridas, operando el o los equipos - motorizados dentro de las normas de seguridad establecidas, - asimismo utilizar el equipo de acuerdo a las normas de opera-- ción establecidas reportando cualquier desperfecto al supervi-- sor.

ll) Oficial Administrativo

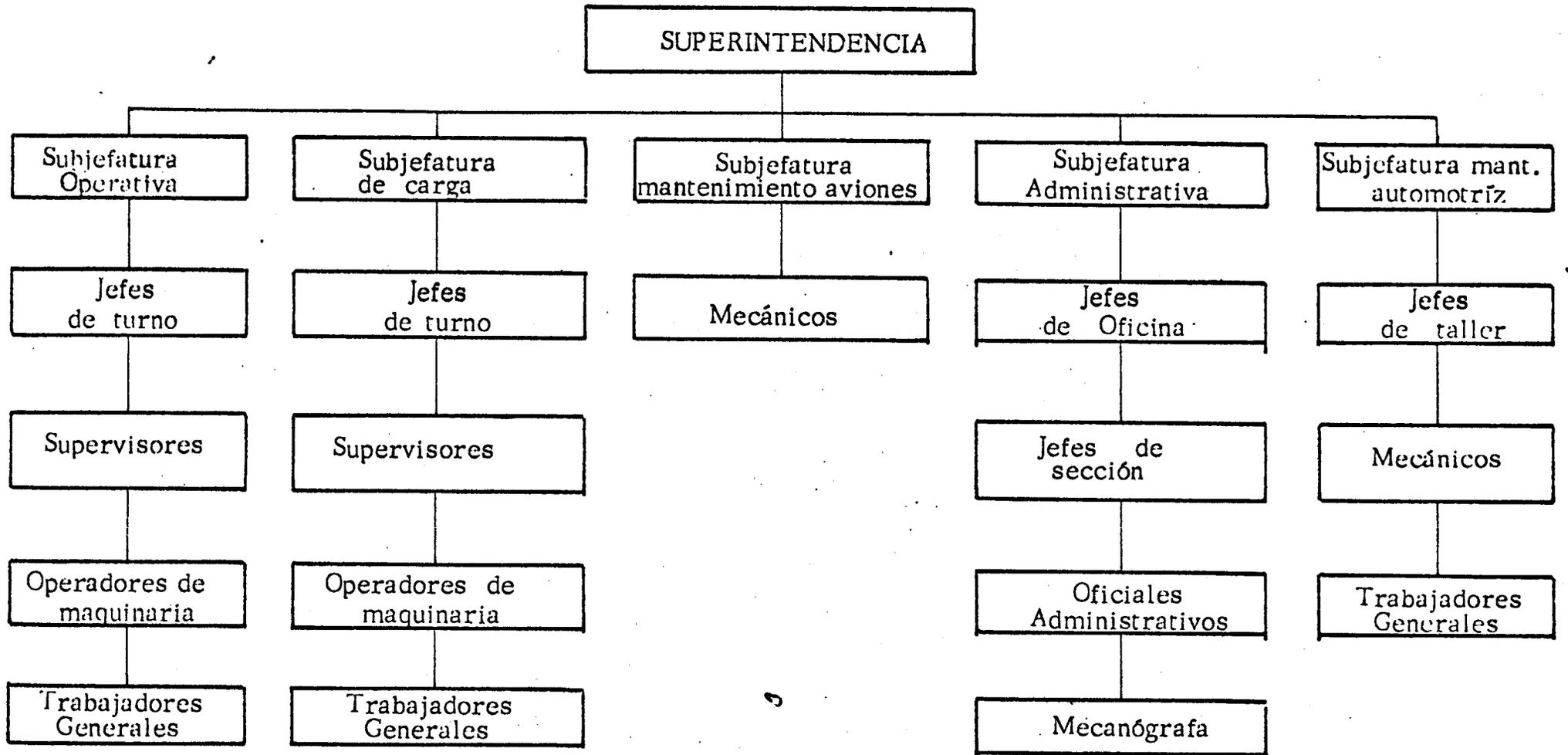
Se encarga de auxiliar a la jefatura de oficina en la preparación

de reportes diarios de incidencias, de tiempo extra y actividades que le encomiende la jefatura de sección.

m) Trabajadores de Servicios Generales.

Realizan las tareas de limpieza general del interior del avión, conforme a requerimientos específicos, manejar, cargar y/o - descarga de equipaje. Drenar aguas negras y abastecer de - agua potable; auxiliar en actividades de señalamiento y en la operación del equipo de Rampa. Así como todas aquellas actividades que se les encomienden.

A continuación se presenta el Organigrama del Departamento.



ELR/85.

4.5 FUNCIONES

Las funciones que se le asignaron a Rampa son las siguientes:

- Elaborar programas de trabajo de acuerdo a los itinerarios de vuelos presentados por las líneas aéreas, asignando el personal y equipo necesario para la prestación de los servicios de Rampa.
- Mantener comunicación con los representantes de las líneas aéreas con el fin de prever las necesidades de personal y equipo en cuanto a posibles modificaciones en los itinerarios de las líneas aéreas.
- Controlar la formulación de las boletas por cada uno de los servicios de Rampa proporcionados, verificando el número de boletas contra el número de operaciones efectuadas, y elaborar un reporte diario al respecto.
- Elaborar estadísticas sobre la prestación de servicios de Rampa.
- Vigilar que al personal que labora en sus instalaciones se les -

proporcione la capacitación y adiestramiento necesarios para la prestación de los servicios de Rampa.

Para que dichas funciones sean llevadas a cabo es necesario que el equipo de transporte este en buenas condiciones. Por lo cual es indispensable que se cuente con un sistema de mantenimiento para que se preste un mejor servicio. Además se requiere contar con un almacén que contenga las refacciones más usuales para su reparación, asimismo se contará con un sistema de control de existencias; para que en determinado momento si un equipo de transporte se descompone se cuente con las refacciones para que sea reparado inmediatamente o en su caso a la brevedad posible.

Por otro lado es necesario que al personal se le retribuya o se le motive de alguna manera para que realicen mejor sus actividades.

4.6 RECURSOS HUMANOS

Lo más importante de una empresa son los recursos humanos con que cuenta, ya que ellos son los que realizarán las funciones o actividades encaminadas a lograr las metas y los objetivos que se asignan a la empresa, ya sea privada o pública. Asimismo cabe destacar que para lograr dichas metas y objetivos se requiere de los recursos materiales y financieros.

Se entiende por recursos humanos al conjunto de personas o personal con que cuenta una empresa; como son: El Gerente General, los Subgerentes, los Jefes de Departamento, los Supervisores, los trabajadores operativos y administrativos, etc.

Por lo tanto en una empresa es necesario que se cuente con programas de capacitación, de inducción, de prestaciones de servicios, adiestramiento, de análisis de puestos, de administración de salarios, de higiene y seguridad industrial, etc.

En la empresa se pueden crear áreas específicas para que realicen dichas actividades, pero siempre y cuando las necesidades así lo requieran, estas irán acorde con el tamaño de la empresa. Cabe hacer la aclaración, que estas actividades pueden concentrarse en una o

varias áreas que se encargarán de llevarlas a cabo.

Todo ello con la finalidad que se logren de una forma más eficiente y eficaz los objetivos que persiguen las empresas. Lo cual se reflejará en un incremento en la productividad y a su vez en las utilidades.

Así tenemos que Rampa cuenta con el siguiente personal operativo:

	1er. turno No. empleados	2do. turno No. empleados	3er. turno No. empleados	Total
Jefes de turno	2	1	2	5
Supervisores	8	10	5	23
Operadores de Maquinaria	17	25	10	52
Trabajadores de Serv. Generales	<u>76</u>	<u>87</u>	<u>32</u>	<u>195</u>
TOTAL :	103	123	49	275

Total de Empleados: 275

RECURSOS HUMANOS CON QUE CUENTA RAMPA

Primer Turno	No. Control	Días de descanso*
Jefes de Turno		
Antonio Macías Mancilla	5169	DL
Gabriel León Cerón	9019	VS
Supervisores		
José A. Zavala Cervantes	2239	DL
Jesús Morales Cuevas	3334	SD
Juan Ortega Jiménez	5167	DL
Jaime A. Vazquez Flores	5903	SD
Alfredo Endoqui Madrueño	6975	LM
Hector Quiroz González	8545	VS
Angel Hernández Macías	9005	MJ
J. Trinidad Sanabria López	9374	LM
Operadores de Maquinaria		
Sergio Rodríguez Morán	2917	SD

	No. Control	Días de descanso*
Juan Rodríguez Zavala	5226	SD
Guillermo Amaya Orozco	5701	VS
Leoncio Andrew Rosendo	6123	SD
Gerardo García Valencia	6153	SD
Jorge de Jacinto Hernández	6319	DL
Mauro Martínez López	6377	VS
Oscar Fragoso Ortega	6970	DL
Fernando Gasca Reyna	6972	LM
José de Jesús Muñoz Alvarez	8143	JV
Felipe Barrera Hernández	8806	VS
Julio Estrella Argueta	9004	MM
Albino León Cerón	9006	LM
Eustacio Ponce Nieves	9008	MM
Juan J. Amezcua Lujano	9013	LM
Salomón Cobarrubias Rubio	9319	MM
Nicolas González García	9323	MJ

Servicios Generales

Felicitas R. Hernández C.	5486	DL
Gabino Fragoso González	5589	SD
Alfredo Cabrera Barrera	5660	VS
José Cruz Gutiérrez	6817	DL

	No. Control	Días de descanso*
Gerardo Duque Santibañez	6967	SD
Miguel Santiago Flacón	6976	JV
Manuel Velasco Castro	8048	DL
Luis A. Carrillo Carrillo	8142	DL
Javier Solís García	8224	DL
David Rodríguez Torres	8594	LM
Javier Rangel Reyes	9009	VS
Carlos Trejo Martínez	9024	MM
Leocadio Vilchis Felegrino	9025	DL
Lino Hernández González	9328	VS
Antonio Hernández Padilla	9329	SD
Marco A. López Paz	9330	DL
Luis A. Martínez Torres	9333	DL
Bayron R. Reyes Aguilar	9343	LM
Fausto Rodríguez Aguilar	9344	SD
Enrique Rodríguez Martínez	9346	VS
Carlos Samaniego Buendía	9353	MJ
Fernando Vargas Romero	9361	JV
Nemorio Zapata Ramírez	9365	VS
Efraín González Lara	9602	SD
Fredy Laurel Zuñiga	9603	VS
Atanacio Villavicencio Trejo	9610	SD
Melesio Hernández Medina	9695	MJ

	No. Control	Días de descanso*
Pedro E. Hernández Arellano	9696	MM
Carlos Leybon Avila	5700	DL
Sergio Mondragón López	9702	JV
José F. Vargas Durán	9703	LM
José L. Becerril González	9704	VS
Guillermo Solís Cortés	9705	MJ
Jaime Tenorio García	9707	LM
Jesús Barrera González	9708	MM
Felipe Amezcua Lujano	9714	MJ
Arturo Alba Castañeda	9715	VS
Teodoro Cedillo Noriega	9716	JV
Carlos Delgadillo Trejo	9718	LM
Mauro Alcocer Rivera	9720	JV
Guillermo Zavaleta Garay	9725	VS
Francisco Flores Sánchez	9726	JV
Héctor Sánchez Torres	9728	MM
Arturo Días Rodríguez	9729	MJ
Adolfo Rodríguez García	9731	VS
Isidoro Linares Hernández	9756	JV
Santos A. Maldonado López	9779	LM
Sabas Vázquez Sánchez	9800	JV
Francisco Vargas García	9807	JV
Juan Ramos González	9808	MM

	No. Control	Días de descanso*
Alejandro Medina Espinosa	9818	LM
Samuel Quezada del Río	9821	JV
Miguel A. Rivera Mendoza	9826	DL
Alejandro Sánchez Solorzano	9845	DL
Heriberto Rosales Pérez	9847	LM
José C. Hipolito Cortés	9859	SD
Andrés D. Solís Salazar	5861	DL
Ernesto López Austria	9862	JV
Juan Piña Aguilar	9876	MJ
Adrian Castillo Lugo	9878	LM
Isidro Lara Navor	9880	LM
José A. Cruz Sánchez	9982	JV
Raúl Gómez Vera	10336	VS
Eduardo Muguña Ceja	10338	JV
Federico Nuncio Sánchez	10341	DL
Francisco Morales López	10342	DL
José M. Barbosa Solís	10347	DL
Jorge Vargas Vivian	10354	MJ
Julio C. Cabrera Contreras	10356	MJ
Miguel A. Arellano Ramírez	10357	LM
Rafael Barranco Cabrera	10577	JV
Arturo Hernández Martínez	10585	MJ
Javier M. Morales Alquicira	10596	MM

	No. Control	Días de descanso*
Rafael Morales Toriz	10598	DL
Marcos Rios Olea	10603	SD
José A. Solorio Verduzco	11002	MJ
Jefes del 2do. Turno		
Rogelio Munguía Pardo	5998	SD
Supervisores		
Juan C. Espinosa Landín	2372	SD
Margarito Hernández Castañeda	3311	LM
Marco A. Flores López	3318	VS
Jesús Hernández Gayosso	5587	SD
Andrés S. Martínez Espino	6109	DL
Roberto Galván García	6308	VS
Enrique Pérez Abea	9001	JV
José Santana Barraza	9010	LM
Raúl Becerril López	9316	JV
Ramón Cedillo Acuatla	9318	JV
Operadores de Maquinaria		
Agustin Aguirre Albarrán	2236	DL
Leonel de los Reyes Farfan	3314	SD

	No. Control	Días de descanso*
Alejandro Muñoz Sánchez	3342	MJ
Arturo Barrón Rodríguez	3457	MM
Juan Robles Reyna	3613	MJ
Gabriel González Robles	4401	LM
José M. Robles Torres	5608	SD
Aurelio Castillo Becerril	5899	DL
Aquiles David Solís Almazán	6119	SD
Fernando Trejo Hernández	6309	DL
Antonio García Aguilar	6323	DL
Teodoro Suárez Cortés	6977	VS
Gerardo Cerda Miranda	7052	SD
Rene Cordero Díaz Barriga	8134	LM
José Navarro Robles	8216	SD
Ricardo Guerrero Martínez	8220	LM
Jesús Navarro Sánchez	9007	MJ
José L. Acosta Rojas	9011	MM
Jorge Alemán Izaguirre	9012	MJ
Alejandro Amaya Ipatzi	9014	LM
Ramón E. García Huergo	9017	MM
José Machorro Plata	9020	VS
Francisco Andrade García	9313	VS
Victor Rojas Garduño	9347	JV
Fernando Torres Ortíz	9359	MJ

No. Control Días de descanso*

Servicios Generales

Ricardo R. Renteria Preciado	0513	SD
Samuel Hernández Ortíz	2987	DL
Carlos Mercado González	3998	DL
Saúl Juárez Villanueva	5777	DL
Pedro Franco Alatríste	5893	SD
José Flores Hernández	6300	DL
Juan Matlacala Pérez	6326	SD
Carlos López Alarcón	6330	SD
Manuel Cruz Ruíz	6974	LM
Victor Vázquez Ibañez	7034	DL
Rafael Esqueda Luna	8436	SD
Pablo Arellano Luna	8453	DL
Federico Arevillaga López	9314	MM
Benigno Bautista García	9315	DL
Jaime Francisco Hernández D.	9327	DL
Roberto Posadas Piña	9342	MM
Francisco Rojas López	9348	SD
Enrique Ruíz Castillo	9352	SD
Andrés Zamora Negrete	9363	MJ
Teodoro Alonso Macías	6600	DL
Fernando García Cortés	9601	MJ
José Matus Morales	9706	MM

	No. Control	Días de descanso*
Angel Días Ramírez	9713	SD
José A. Rivera Lara	9733	SD
Enrique Sánchez Lemus	9734	LM
Roberto López Samano	9735	JV
Arturo Plata García	9736	SD
Aristeo Días Escorcía	9737	MJ
Salvador Hurtado Reyes	9738	LM
Arnulfo Jiménez Laris	9739	MJ
Juan Espino Morales	9744	MM
Gilberto Quino Chacha	9746	VS
José A. Solís Almazán	9747	JV
Alejandro Loaeza Juárez	9748	DL
José L. Barrios A. Galicia	9749	LM
Eleuterio Cortés Diego	9750	DL
José L. Morales Cuevas	9752	MM
Jorge Alba Correo	9753	MJ
Luis Gómez Banda	9765	LM
Esteban Morgado Muñoz	9766	MM
Elías Zamora Lemus	9769	LM
Gabriel Vega Sánchez	9772	SD
Hugo Hernández Macías	9773	JV
Edmundo Mota Aguilar	9795	JV
Severo Mercado Aguilar	9778	SD

	No. Control	Días de descanso*
Juan C. Fragoso Grajeda	9780	VS
Arturo Morales González	9784	VS
Javier Arteaga Castañon	9785	MJ
Ignacio Zavala García	9788	JV
José Dominguez Negrete	9789	MM
Juventino Santana Barraza	9791	MJ
Juan Santana Barraza	9797	MJ
Zenón Tomás Toledo Alvarez	9801	JV
Héctor Hernández Martínez	9802	VS
Ramiro López López	9803	DL
Luis Ayala López	9805	MM
Juan A. Orozco Castro	9809	VS
Hilario Velazco Castro	9810	DL
Marco A. López Samano	9825	DL
Jorge Granados Carreta	9828	MJ
Gustavo Miranda Ramírez	9834	MM
Salvador Endoqui Madrueño	9841	SD
Domingo López Samno	9842	LM
Demetrio Rafael García V.	9865	MJ
Luis M. Rodríguez Fragoso	9873	LM
Ricardo Osorio Marquez	9874	VS
Benito Martínez Reyes	9882	MJ
Silverio Pérez Márquez	9900	SD

	No. Control	Días de descanso*
Héctor Esparza Jaime	9959	DL
José A. Morales Martínez	9961	LM
Servando Vázquez Altamirano	9962	SD
Rubén Gutiérrez León	10333	JV
Juan I. Luján Morales	10337	MM
Alejandro Merodio Madrigal	10339	JV
Eduardo Chávez Mera	10350	LM
Alfredo Hernández Moreno	10351	VS
Gerardo Esparza Becerril	10352	MJ
Isidro Hernández Islas	10363	SD
Bernardino Loaeza Juárez	10590	JV
Luis M. Mejía Gómez	10594	MJ
José Fco. Mercado Luna	10595	JV
Máximo Rivera Hernández	10604	MJ
Miguel Rosillo López	10605	DL
José G. Chávez Montero	10662	SD
Constanso Vera Espinosa	10772	SD
Raúl Castillo León	11003	MM
Saúl Arizmendi Acosta	11005	VS

Jefes del 3er. Turno

Miguel A. Jaimés Muñoz	5165	JV
Esteban Fierro Cabrera	9016	DL

No. Control Días de descanso*

Supervisores

Ricardo Ramirez Atala	3353	VS
Alfredo Almanza Oropeza	5892	DL
Armando Jaimes Hurtado	9000	VS
Othón Campos Medina	9026	MM
Gabriel Rosas Acosta	9029	SD

Operadores de Maquinaria

Juan L. Toral Almazán	3434	VS
Domingo Ramírez Toledo	3536	VS
José M. Baltezar Silva	3782	SD
Raymundo Ramirez Cruz	4390	SD
Silverio Luis Ramos Nuñez	5402	VS
Leoncio Rodríguez López	8569	LM
Joel G. Ramírez Galván	9022	DL
Moises A. Olmedo López	9338	JV
Miguel A. Rubio Zapata	9350	JV
Julio Martínez Sandoval	9960	DL

Servicios Generales

Ignacio Mora González	2626	VS
José A. González Barreto	6149	VS

	No. Control	Días de descanso*
Jorge A. Rodríguez Caro	6379	SD
Jorge Hernández Arriaga	7805	LM
Rafael Aguilar López	8691	VS
Joaquín Cabrera Chávez	9003	LM
José L. Guerrero Martínez	9324	SD
Javier Pérez Fernández	9608	SD
Doroteo Zarate Morales	9719	LM
José L. Aceña Avila	9721	SD
Leonardo Aguirre Rumbo	9751	LM
Joel Ramírez Cruz	9758	MJ
Silvestre Soria Cortés	9767	MM
Armando Menes Sotelo	9768	JV
Guadalupe Cedillo Noriega	9811	MJ
Rubén Hernández García	9819	MM
Javier Bucio Bautista	9823	SD
Juan M. Muñoz Rodríguez	9824	DL
Gumaro Juárez Buendía	9843	JV
Jesús Guzmán Segura	9853	SD
Sergio Peña Gómez	9863	JV
Ricardo Herrera Rangel	9869	VS
Martín García Nava	9875	VS
Abel Mondragón Rosas	9877	JV
José Ramírez Xahuentitla	10186	MM

	No. Control	Días de descanso
Jesús Granado Carreto	10360	DL
Francisco Zacarias García	10362	DL
Edilberto Villarruel Barcenás	10364	VS
David R. Meléndez Garduño	10544	SD
Arturo Morales Herrera	10597	MJ
Venancio Vega Sánchez	10786	DL
Eduardo Martínez Ordoñez	11006	LM

* Días de descanso

D = Domingo

L = Lunes

M = Martes o miercoles según corresponda

J = Jueves

V = Viernes

S = Sabado

4.7 RECURSOS FINANCIEROS

Los recursos financieros estan representados por el capital de los inversionistas con que cuenta una empresa, y además de los financiamientos de capital externos, como pueden ser: prestamos hipotecarios, bancarios, de personas ajenas a la empresa, etc.

Cabe señalar que conjuntamente con los recursos humanos y materiales buscan lograr las metas y objetivos asignados.

En particular en el Aeropuerto Internacional de la Cd. de México - el inversionista es el Gobierno Federal y por lo tanto Rampa también dependerá de éste. Como es conocido el Gobierno Federal determina el monto y autoriza el presupuesto de egresos de la federación, en donde asigna una parte de los recursos financieros a las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal. Asimismo hay que considerar dentro de estos recursos los ingresos propios que obtienen las Dependencias y Entidades durante su ejercicio.

A continuación se presenta el anteproyecto del presupuesto y el presupuesto autorizado correspondiente al ejercicio de 1985, del

A. I. C. M.

PRESUPUESTO AUTORIZADO 1985
(MILES DE PESOS)
R E S U M E N

CONCEPTO	ASIGNACION INICIAL	TRANSFERENCIA	ASIGNACION MODIFICADA
SERVICIOS GENERALES	429,891	(6,000)	423,891
SERVICIOS GENERALES CON SERVACION	278,230	35,800	314,030
MATERIALES Y SUMINISTROS	167,167	(11,500)	155,667
MATERIALES Y SUMINISTROS CONSERVACION	106,885	(2,000)	104,885
TOTAL :	982,173	16,300	998,473
	=====	=====	=====
CONSTRUCCIONES	119,000	(16,300)	102,700
ADQUISICIONES	273,616	-o-	274,616
TOTAL :	393,616	(16,300)	377,316
	=====	=====	=====
GRAN TOTAL:	1375,789	-o-	1375,789
	=====	=====	=====

PRESUPUESTO AUTORIZADO 1985
(MILES DE PESOS)
R E S U M E N

CONCEPTO	ASIGNACION INICIAL	TRANSFERENCIA	ASIGNACION MODIFICADA
Conservación Civil	116,241	(10,000)	106,241
" Abordadores Mécanicos	8,827	59,800	68,627
" Eq. Aire Acondicionado	7,120	-0-	7,120
" Eq. Comunicación	9,542	(4,000)	5,542
" Eq. Seguridad	17,184	(10,000)	7,184
" Mobiliario y Equipo	883	-0-	883
" Vehículos	11,770	-0-	11,770
" Electromecánica	54,435	-0-	54,435
" Areas de Operación	52,228	-0-	52,228
TOTAL: A.I.C.M.	278,230	35,800	314,030
	=====	=====	=====

PRESUPUESTO AUTORIZADO 1985
(MILES DE PESOS)
R E S U M E N

CONCEPTO	ASIGNACION INICIAL	TRANSFERENCIA	ASIGNACION MODIFICADA
Alquiler de Bienes Muebles	17,493	(5,000)	12,493
Arrendamiento de Aut. Maq. y Equipo	2,082	-0-	2,082
Aseo y Limpieza	159,899	-0-	159,899
Energía Electrica	47,970	-0-	47,970
Eventos Anuales	4,282	-0-	4,282
Express Aéreo	160	-0-	160
Fletes y Maniobras	12,176	-0-	12,176
Fumigaciones	1,439	-0-	1,439
Gastos de Orden Social	1,706	-0-	1,706
Gastos Diversos	4,697	-0-	4,697
Pasajes y Estacionamiento	664	-0-	664
Seguros y Fianzas	200	-0-	200
Servicio de Agua Potable	519	-0-	519
Servicio de Vigilancia	169,977	-0-	169,977
Servicio Telefónico	3,454	-0-	3,454
Suscripciones y Cuotas	225	-0-	225
Viáticos	2,948	(1,000)	1,948
TOTAL A.I.C.M.	429,891 =====	(6,000) =====	423,891 =====

PRESUPUESTO AUTORIZADO 1985
(MILES DE PESOS)
R E S U M E N

CONCEPTO	ASIGNACION INICIAL	TRANSFERENCIA	ASIGNACION MODIFICADA
Artículos Deportivos	4,222	(2,000)	2,222
Combustibles y Lubricantes	1,640	-o-	1,640
Embalajes y Envases	250	-o-	250
Jardinería y Ornato	5,000	-o-	5,000
Material contra Incendio	1,040	-o-	1,040
" Aseo y Limpieza	5,783	-o-	5,783
" Foto y Cine	2,717	(1,500)	1,217
" Impresión	1,632	-o-	1,632
" Oficina	1,556	-o-	1,556
" Dibujo	374	-o-	374
" Señales	3,088	-o-	3,088
" Talleres	26,100	(2,000)	24,100
Médico y Medicinas	2,300	(1,000)	1,300
Vestuario y Equipo	13,149	(5,000)	8,149
Control de Calidad y Elementos Filt.	355	-o-	355
Mangueras Suministro Combust.	1,610	-o-	1,610
TOTAL A.I.C.M.	70,816	(11,500)	59,316
Combustibles y Lubricantes	6,560	-o-	6,560
Material contra Incendio	4,160	-o-	4,160
" Impresión	6,528	-o-	6,528
" Oficina	6,221	-o-	6,221
" Dibujo	1,494	-o-	1,494
" Señales	12,352	-o-	12,352
Vestuario y Equipo	52,596	-o-	52,596
Mangueras Suministro Combustibles	6,440	-o-	6,440
TOTAL OFICINAS GENERALES	96,351	-o-	96,351
GRAN TOTAL A.I.C.M. Y OFICINAS GENERALES	167,167	(11,500)	155,667

PRESUPUESTO AUTORIZADO 1985
(MILES DE PESOS)
MATERIALES Y SUMINISTROS CONSERVACION

CONCEPTO	ASIGNACION INICIAL	TRANSFERENCIA	ASIGNACION MODIFICADA
Material Conservación Civil	21,880	-0-	21,880
" " Abordadores Mec.	12,802	(2,000)	10,802
" " Aire acondicionado	896	-0-	896
" " Equipo Comunicac.	3,457	-0-	3,457
" " Equipo Seguridad	1,024	-0-	1,024
" " Mobiliario y Eq.	512	-0-	512
" " Vehículos	34,310	-0-	34,310
" " Electromecánica	16,130	-0-	16,130
" " Areas Operación	1,280	-0-	1,280
TOTAL A.I.C.M.	92,291	(2,000)	90,291
	=====	=====	=====
Material Conservación Eq. Comun..	2,304	-0-	2,304
" " Equipo Seguridad	1,536	-0-	1,536
" " Electromecánica	10,754	-0-	10,754
TOTAL OFICINAS GENERALES	106,885	(2,000)	104,885
	=====	=====	=====
GRAN TOTAL A.I.C.M. Y OFICINAS GENERALES	106,885	(2,000)	104,885
	=====	=====	=====

PRESUPUESTO AUTORIZADO 1985
(MILES DE PESOS)
CONSTRUCCIONES

CONCEPTO	ASIGNACION INICIAL	TRANSFERENCIA	ASIGNACION MODIFICADA
Señalamiento de vialidad	10,000	-0-	10,000
Construcción de Sanitarios	1,200	-0-	1,200
Construcción de Taller Mecánico del Edificio de Rampa	25,000	-0-	25,000
Rehabilitado del sistema Automá- tico de Seguridad en el Servicio de Combustibles en Plataforma	10,000	-0-	10,000
Readaptación de Almacenes del A. I. C. M. (bodega 4)	4,000	-0-	4,000
Ampliación de Subestaciones	4,000	-0-	4,000
Subestación del CREI en T. A. G.	7,500	-0-	7,500
VIP en Terminal de Av. General	2,500	-0-	2,500
Remodelación para concesiones bancarias en el pasillo Sala de - Ultima Espera	2,200	-0-	2,200
Instalación para oficinas de mi- gración	2,000	-0-	2,000
Remodelación salón pasajeros en tránsito	2,600	-0-	2,600
Oficina, bodega y resguardo de ve- hículos para ayudantía de pavimen- tos y drenajes	4,000	-0-	4,000
Local para bombas de emergencia en vialidad	3,000	-0-	3,000
Oficina en sala "C" para servicios al pasajero	2,000	-0-	2,000
Taller Mecánico	3,200	-0-	3,200
Iluminación plataforma remota norte	800	-0-	800
Comedor empleados A. I. C. M.	16,000	-0-	16,000
Sin distribuir	16,300	(16,300)	-0-
TOTAL :	119,000	(16,300)	102,700
	=====	=====	=====

PRESUPUESTO AUTORIZADO 1985
(MILES DE PESOS)
ADQUISICIONES

CONCEPTO	ASIGNACION INICIAL	ASIGNACION MODIFICADA
Barredoras	16,532	16,532
Equipo de Radiocomunicación	1,705	1,705
ERPE	8,124	8,124
Dispensadores	9,579	9,579
Equipo control de calidad	18,430	18,430
Aparatos e instrumentos de medición	280	280
Equipo de Información	4,062	4,062
Mobiliario y Equipo	14,217	8,937
Vehículos Transporte	14,217	9,833
Equipo de Sonido	1,625	1,625
Aparatos foto, cine y grabación	406	406
Vehículos de operación	12,186	12,186
Vehículos Mantenimiento	36,759	36,759
Equipo de Rampa	180,790	101,290
Bombas Pozo Profundo	8,124	8,124
Sistema de intercomunicación	-0-	36,500
Escalera Eléctrica	244	244
TOTAL :	327,280	274,616
	=====	=====

Diferencia: 52,664

Reducción en Porcentaje: 16.1 % del monto inicial

Considerando que el Gobierno Federal se ha propuesto reducir el Gas to Público en un 4 % las dependencias y entidades deben acatar esta - disposición. Es conveniente aclarar que todas las dependencias o en- tidades que se consideren prioritarias se les analise el efecto que pue - da traer esta disposición, en caso de que no se aplique dicha reducción se debe contar con una orden expresa de la Secretaría de Programa - - ción y Presupuesto.

Retomando lo anterior, en el anteproyecto del presupuesto y del presu - puesto autorizado se puede observar que en algunos rubros hay una - disminución de recursos monetarios. En los cuales se detecta una - disminución del 16.1 % en relación del anteproyecto de adquisiciones - con el presupuesto autorizado para estas.

Por otro lado en el anteproyecto del presupuesto de adquisiciones se - tenía asignado al equipo de Rampa \$ 180'790,000.00 y en el autorizado se tienen \$ 101'290,000.00 con una diferencia de \$ 79'500,000.00 ésta representa un 43.97 % del anteproyecto. Es aquí en donde se observa una de las formas en que afecta la crisis al Departamento de Rampa. Además se observa que ha éste Departamento se le asigna para su equi - po la mayor parte del presupuesto 37 % del total, y al siguiente en im - portancia, en cuanto a monto, se le asignaron aproximadamente 37 mi - llones (vehículos de mantenimiento), que representa el 13.39 % del to - tal.

Teniendo en cuenta que hay equipo de Rampa con un costo mayor de - 35 millones de pesos, como en el caso del montacarga, esta cantidad autorizada es insuficiente para adquirir este tipo de maquinaria, por lo cual es conveniente adquirir las refacciones necesarias para la reparación del equipo, esta medida sería más económica ya que se contaría con todo el equipo de Rampa en funcionamiento.

RECURSOS MATERIALES

Los recursos materiales estan constituidos por el equipo de oficina, instalaciones y equipo de transporte con que cuenta Rampa, para que de una manera conjunta, con los recursos humanos y financieros se logren los objetivos por loscuales fué constituido Rampa.

En el presente capítulo solo nos referiremos al equipo de transporte, por ser objeto de estudio del presente trabajo.

El equipo de transporte con que cuenta Rampa para prestar los servicios a las aeronaves es el siguiente:

DESCRIPCION

- Tractor de arrastre de aviones T 150. Se usa para remolcar las plataformas de los contenedores, carritos de equipaje, correo y carga.

- Tractor de arrastre de aviones T 300. Se utiliza para colo--car a las aeronaves en su posición de vuelo.

- Tractor de arrastre de aviones T 500. Sirve para remolcar aviones a su posición de vuelo.
- Barras u orquillas, para empuje de aeronaves.
- Arrancadores, es una pequeña turbina que avienta aire al interior de ésta para que pueda iniciar su movimiento de propulsión cuando no tiene el APU.
- Auxiliar Power Unit (APU) Unidad Auxiliar de Poder. Es una planta generadora de energía eléctrica que se utiliza para proveer de la misma, cuando se encuentra con los motores apagados.
- Ground Power Unit (GPU) Unidad de Poder Terrestre. Es una planta generadora de energía eléctrica que alimenta a la aeronave cuando está estacionada en plataforma, la cual le permite tener funcionando el aire acondicionado, luz interior y todos los servicios del interior del avión, cuando éste no tiene a bordo la unidad APU.
- Bandas Móviles Comveyor. Tienen un sistema de elevación que permite acoplar el nivel de tierra con el nivel de la compuerta de carga del avión para poder cargar y descargar maletas y carga.

- Carros de Carga. Se usan para acomodar en ellos la carga de llegadas/salidas, tienen cortinas impermeables y 2 puertas chicas que se doblan hacia abajo y arriba, evitando que se caiga la carga, se usa también para equipaje cuando es voluminoso y pesado.

- Carritos de Correo. Se usan para acomodar en ellos correo llegadas y/o salidas, también tienen cortinas impermeables y una puerta que abre hacia abajo.

- Camión de Abastecimiento. Se utiliza para transportar, en cantidades pequeñas, todos los artículos que se necesitan a bordo de los aviones.

- Escaleras de Pasajeros. Se utilizan para ascenso y descenso de los pasajeros, del personal de servicio y de tripulaciones. Existen básicamente 2 tipos: la que se maneja con palancas de control y las que están montadas en camionetas de tipo Pick-up.

- Montacarga, Tipo Cochram. Consta de elevador, plataforma y puente, tiene un tablero de control donde acciona el Operador, tiene topes de hule para protección del avión y se colocan en el compartimiento delantero y trasero, tiene 4 gatos para

asegurar esta grúa y casi todo su sistema es hidráulico.

Sirve para subir a la altura de los compartimientos y meter a los mismos automáticamente, los contenedores con equipaje, - carga y módulos de cocina.

- Camión de Agua Potable. Tipo standard de 4 velocidades provisto de un tanque de acero inoxidable para almacenamiento de agua, y una bomba que se usa para suministrar agua potable a los aviones, esta agua diariamente se potabiliza.
- Camión de Aguas Negras. Se usa para sacar el desperdicio de los baños de los aviones mecánicamente, tiene dos tanques, uno con degerm para quitar el mal olor y otro con agua limpia para enjuagar las tazas, es del tipo automático.
- Rampas de Pasajeros. Son del tipo automático para que abor-- den o bajen los pasajeros cuando no hay sala móvil o pasillo telescópico, también se usan para que suba y baje el personal de limpieza en la puerta de atrás del avión.
- Carritos de Equipaje. Se usan para acomodar en ellos la carga de llegada/salida, tienen cortinas impermeables y 2 puertas chicas que se doblan hacia abajo y arriba evitando que se caiga la carga, se usan también para equipaje cuando es voluminoso y pesado.

- Montacarga, Tipo Hoist. Se usa para cargar/descargar contenedores con equipaje de los aviones, sirven para elevar el contenedor hasta la altura del compartimiento del avión, y de ahí introducirlos manualmente al cómputo de carga. Es un aparato que funciona electricamente y se acerca al avión en el compartimiento delantero únicamente.

El número de unidades con que cuenta Rampa es el siguientes:

(Inventario de equipo de Transporte)

TIPO	UNIDADES
Jeep	6
Combi	1
Escalera para acople aviones	4
Barras para empuje aviones	10
Camión agua potable	2
Camión aguas negras	4
Camión abastecimiento	2
Monta carga	3
Elevadores de carga	10
Tractor T 500	3
Tractor T 300	1

TIPO	UNIDADES
Tractor T 150	21
Arrancadores	3
Unidad Auxiliar de Poder	2
Unidad de Poder Terrestre	2
Carros de carga y correo	52

EL ABASTECIMIENTO Y LOS TRAMITES ADMINISTRATIVOS PARA LA OBTENCION DE REFACCIONES PARA EL EQUIPO DE RAMPA.

Para que el Departamento de Rampa tenga en operación su equipo y se encuentre además en perfectas condiciones es necesario contar con las refacciones más usuales para su reparación en caso de descompostura y contar con un sistema que permita adquirir refacciones que no se encuentren en su almacén, ni en el almacén del A.I.C.M. Para ello es necesario que se siga una serie de pasos que permitirán adquirir las refacciones; por lo cual es necesario que se describan los trámites administrativos que deben efectuarse para la adquisición.

En primer lugar es necesario conocer el manual de procedimientos sobre adquisiciones de Aeropuertos y Servicios Auxiliares y los lineamientos legales que la rigen. En dicho manual tenemos que para determinar con oportunidad las necesidades de los bienes y servicios y con el fin de evitar la multiplicidad o duplicidad en la formulación de pedidos, mediante requisiciones, se debe considerar la fecha en que se requerirán dichos bienes y servicios. Por otra parte, deben pronosticarse las necesidades de los productos cuyo consumo sea generalizado y recurrente; asimismo, se proyectarán por períodos anuales para presentarse ante el Departamento Autónomo de Adquisiciones y Almacenes a más tardar en el mes de septiembre an-

terior al ejercicio en que se utilizarán, su programación de entrega se hará conforme a las necesidades estimadas.

En cuanto a productos no utilizados frecuentemente y en forma generalizada, su determinación de necesidades debe planearse y programarse tomando en cuenta lo siguiente:

- a) El tipo de producto
- b) Su procedencia nacional o extranjera
- c) El tiempo trámite o negociación
- d) El tiempo de fabricación
- e) El tiempo de transportación y trámites aduanales en su caso

El Departamento Autónomo de Adquisiciones y Almacenes es responsable ante los Organismo Reguladores de las adquisiciones en materia, en los aeropuertos y de cualesquiera que sea su cantidad y monto en Oficinas Generales y la supervisión del cumplimiento de las normas, lineamientos y demás disposiciones. Respondiendo a la política de desconcentración de las adquisiciones y de los programas de fomento industrial se delega en las áreas de compras de los Aeropuertos de la red la responsabilidad de adquirir localmente las materiales y equipos que de acuerdo con sus programas, requieren y de

conformidad con los lineamientos establecidos para dicha acción.

Con la finalidad de identificar los materiales y equipos que se requieren para lograr las metas y objetivos fijados y acorde con los programas de conservación, mantenimiento, operación y servicios de apoyo administrativo y para determinar los mecanismos por los cuales se efectuará la compra; se han clasificado las adquisiciones en:

a) Adquisiciones a través de Oficinas Generales; como son:

- Equipos y maquinaria principales de instalación permanente para la operación aeroportuaria (equipo para abastecimiento y distribución de aguas, para manejo de equipaje, de tratamiento de aguas, etc.).
- Bienes muebles y de consumo recurrente.
- Maquinaria para áreas de servicio y construcción (Equipo de Rampa, montacargas, etc.
- Bienes de procedencia extranjera.

b) Adquisiciones a través de los aeropuertos de la red, entre las cuales encontramos a:

- Las refacciones para el mantenimiento y conservación de

los equipos y de las instalaciones de los aeropuertos.

Considerando los tipos de adquisiciones se procederá a la formulación del programa anual de adquisiciones. Para su formulación se deberán contemplar las siguientes actividades:

- a) Definir las cantidades, características, especificaciones técnicas, calidad, tiempo y lugar en que se requieren los equipos y materiales, tomando en consideración los bienes existentes en Almacenes.
- b) Determinar los materiales y equipos que deban adquirirse localmente o por la Gerencia General de Abastecimientos.
- c) Determinar las fechas para efectuar las adquisiciones respectivas conforme a las necesidades de utilización de los bienes y disponibilidad de recursos.
- d) Precisar la forma de realizar las adquisiciones de los productos, esto es, a través de pedidos, convenios, contratos u órdenes de trabajo.
- e) Cuantificar las necesidades con valores aproximados.

A continuación se presenta el formato para la elaboración del Programa Anual de Adquisiciones:

Asimismo a solicitud de los Administradores de los Aeropuertos el Departamento Autónomo de Adquisiciones y Almacenes (actualmente tiene el nombre de Gerencia General de Abastecimientos) con la opinión de las Gerencias Generales afectadas, será la única Entidad que podrá autorizar la compra de bienes considerados en el grupo correspondiente a adquisiciones en Oficinas Generales, para que realice localmente en los Aeropuertos, cuando la urgencia o naturaleza del caso lo amerite, posteriormente esta situación deberá ser confirmada por escrito.

Las necesidades de materiales y equipos deberán estar sujetas a la disposición de fondos para su adquisición, por lo que una vez programada la necesidad, deberá evaluarse e incluirse en el presupuesto anual y programático correspondiente para su autorización.

Dichas adquisiciones deben realizarse a través de una requisición, la cual se define como el documento oficial, mediante el cual las áreas del Aeropuerto, manifiestan sus necesidades de materiales, equipos, refacciones y bienes diversos. Las adquisiciones de artículos sólo procederán con la presentación precisa de la requisición respectiva, salvo en aquellos casos considerados como compras menores y de emergencia, siendo en este último, necesaria su regularización posterior. Los titulares de las áreas de servicios, mantenimiento y administración, formularán las "Requisiciones", en las que

se detallan las características principales de los bienes, así como la cantidad, plazo de entrega requerido y lugar en donde se utilizarán.

Las requisiciones se presentarán previamente en el almacén para ser surtidas. En caso de no contarse con los bienes solicitados, o de tener parte de los mismos, el almacenista pondrá un sello de "NO EXISTENCIA" en los renglones no surtidos y procederá a turnarla al área de presupuestos.

El área de presupuestos, verificará la disponibilidad en las partidas presupuestales que se afectarán con la adquisición de los artículos solicitados y consignará la clave que le corresponda de acuerdo con el catálogo establecido. En caso de no existir recursos por no estar presupuestados previamente, esta situación también se señalará en la requisición para que por acuerdo del Administrador del Aeropuerto, se tome la decisión de obtener recursos de otras partidas o se soliciten fondos extraordinarios a Oficinas Generales.

Con la verificación de recursos materiales y financieros, la requisición será turnada al Administrador del Aeropuerto para su autorización final.

Toda cancelación o cambios a las mismas, deberán reportarse invariablemente al área de presupuestos para su control y sólo podrá efectuarse

A continuación se describe el trámite de la requisición que realiza Rampa para proveerse de materiales y refacciones para el mantenimiento y reparación de su equipo. La requisición se realiza conjuntamente entre el Jefe de Mantenimiento y el Jefe Administrativo, los cuales serán responsables de vigilar que los demás trámites - administrativos se lleven a cabo, buscando que les sean surtidos - los materiales y suministros en el menor tiempo posible. Aquí se encontro que la requisición se realiza cuando el equipo de Rampa - se descompone y no se prevee en ningún caso una elaboración anual de las necesidades de refacciones y suministros al Departamento.

Una vez elaborada la requisición se procede a que la firme el Superintendente de Rampa para proceder con los trámites siguientes.

Una vez firmada por el Superintendente el formato se envía a una revisión a la Subgerencia General Operativa, por lo que el titular de - esta área debe dar su visto bueno para continuar con su trámite. Deberá dar la autorización el titular del área solicitante, Subdirector, - Gerente o Administrador del A. I. C. M.

Después de dar por autorizada la requisición por el Gerente del - A. I. C. M., el Superintendente de Rampa, debe exigir la entrega del - formato y posteriormente enviarla al Almacén del A. I. C. M. para - que le sean surtidos los materiales. En caso de que el almacén tenga

en existencia el material solicitado se procedera a su entrega. Por otro lado en el caso de no tenerlo en existencia se turnará al Departamento de Adquisiciones, contratos y órdenes de trabajo (de reciente creación, obedeciendo al programa de desconcentración administrativa); este Departamento debe considerar y verificar la disponibilidad en las partidas presupuestales que se verán afectadas por dichas adquisiciones y consignará la clave presupuestal que le corresponda de acuerdo con el catálogo de cuentas presupuestales. En caso de no contar con recursos presupuestados previamente se señalará en la requisición y por lo cual el Gerente General del A.I.C.M. - debe tomar una desición para proporcionar los materiales y suministros que le solicitan. En el caso de que los materiales y suministros que se requieran sean de procedencia extranjera se negociara, - se autorizará o se le dará el trámite respectivo por medio de la Gerencia General del A.I.C.M.

A Continuación se ejemplifica la requisición.

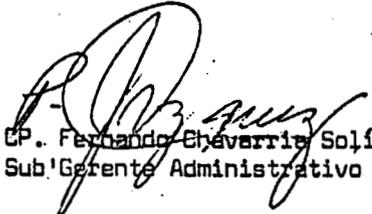
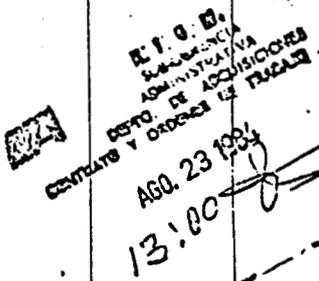


REQUISICION DE MATERIALES

No. DE FOLIO: _____

CLAVE DEL AREA: 20-0100 SUBDIRECCION, GERENCIA o AEROPUERTO: GERENCIA DEL A.I.C.M. SUBGERENCIA: SUB'GERCIA. GRAL. OPERATIVA
 DEPARTAMENTO: SERVICIOS DE RAMPA PERIODO DE NECESIDADES: INDEFINIDO No. REQ. 235 FECHA: 13 DE AGOSTO '84

1639

PARTIDA NUM.	LINEA NUM.	ARTICULO NUM.	DESCRIPCION	CANTIDAD	UNIDAD	PARTIDA PRESU-- PUESTAL	APROVISIO NAMIENTO	INFORME DE SALIDA		P E D I D O	
								NUMERO	FECHA D'g Mas Año	NUMERO	FECHA D'g Mas Año
1			PLUMA HIDRAULICA DE PATIN, CAPACIDAD DE 3 TONELADAS	1	PZA.		NO HAY EXISTENCIA				
			PARA EMPLEARSE EN TALLER AUTOMOTRIZ QUE QUEDARA BAJO LA CUSTODIA Y RESPONSABILIDAD DEL SR. RICARDO BOCQUER SUAREZ								
			 CP. Fernando Chevarria Solis Sub'Gerente Administrativo del A.I.C.M.								
											
SOLICITA:			REVISA:			AUTORIZA EL TITULAR DEL AREA SOLICITANTE, SUBDIRECTOR, GERENTE o ADMINISTRADOR.			GERENCIA GENERAL DE ABASTECIMIENTO.		
NOMBRE: Sr. Luis Garcia Rodriguez			NOMBRE: Lic. Jorge F. Ayala Ruiz			NOMBRE: Sr. Horacio Zepeda Garay			AUTORIZADO POR:		
PUESTO: Superintendente de Rampa			PUESTO: Sub'Gte. Gral. Operativo			FIRMA:			FIRMA:		
FIRMA:			FIRMA:			FIRMA:			FIRMA:		

Aeropuertos y
Servicios
Auxiliares



GERENCIA GENERAL DE ABASTECIMIENTOS

HOJA No. 1 DE 1

REQUISICION DE MATERIALES

No. DE FOLIO: _____

CLAVE DEL AREA: 20-0100 SUBDIRECCION, GERENCIA o AEROPUERTO GERENCIA DEL A.I.C.M. SUBGERENCIA SUB'G'IA. GRAL. OPERATIVA.
DEPARTAMENTO SERVICIOS DE RAMPA PERIODO DE NECESIDADES INDEFINIDO No. REQ. 243 FECHA 13 DE AGOSTO '84

1645

PARTIDA NUM.	LINEA NUM.	ARTICULO NUM.	DESCRIPCION	CANTIDAD	UNIDAD	PARTIDA PRESU-- PUESTAL	APROVISIO NAMIENTO	INFORME DE SALIDA		P E D I D O	
								NUMERO	FECHA D'c Mes Año	NUMERO	FECHA D'c Mes Año
1			BOMBA ENGRASADORA NEUMATICA PARA SER INSTALADA SOBRE TAMBO O DEPOSITO COMPLETO C/MANGUERA DE 1/4 (10 MTS.) CON INYECTOR MANUAL PARA GRASERA DE 1/8" N.P.T. Y DE 1/4" N.P.T. REGULADOR DE AIRE DE RANGO DE 0 a 60 CON MANOMETRO	1	LBS.						
<p>-----</p> <p>HERRAMIENTA QUE SERA UTILIZADA EN MANTENIMIENTO DEL TALLER AUTOMOTRIZ Y QUEDARA BAJO LA RESPONSABILIDAD DE CUSTODIA DEL SR. RICARDO BECQUER SUAREZ</p> <p><i>P. Becquer</i> Sr. Fernando Chavarria Solis. Sub'Gte. Administrativo del A.I.C.M.</p>						NO HAY EXISTENCIA		NOMBRE <i>Becquer</i>	FIRMA <i>Becquer</i>		
SOLICITA: NOMBRE: LUIS GARCIA RODRIGUEZ SUPERINTENDENTE DE RAMPA			REVISAR: NOMBRE: LIC. JORGE P. AYALA RUIZ SUB'Gte. Gral Operativo			AUTORIZA EL TITULAR DEL AREA SOLI- CITANTE, SUBDIRECTOR, GERENTE o ADMI- NISTRADOR NOMBRE: SR. HORACIO ZEBEDA BARAY			GERENCIA GENERAL DE ABASTECIMIEN- TO. AUTORIZADO POR: FIRMA: _____		
PUESTO: FIRMA: _____			PUESTO: FIRMA: _____			FIRMA: _____			<p>AGOSTO 23 1984</p> <p>13:00</p> <p>SECRETARIA ADMINISTRATIVA DEPARTAMENTO DE REQUISICIONES Y ORDENES DE TRABAJO</p>		

El Departamento de Adquisiciones debe de adquirir los materiales y suministros que le sean solicitados para lo cual deberá de considerar los siguientes aspectos:

- a) Elaboración y publicación de la convocatoria a proveedores que proporcionen los insumos solicitados.
- b) Considerar que A.S.A. cuenta con un padrón de proveedores el cual constituye el elemento de información relativo al registro, solvencia, calidad y comportamiento de los - proveedores.

Para su registro los proveedores deberán proporcionar la información siguiente:

- Nombre o razón social del proveedor completos y siglas del mismo.
- Tipo de proveedor, fabricante, distribuidor o representante.
- Clave del proveedor en el padrón de proveedores de la - Administración Pública Federal (SECOFIN)
- Domicilio, población, código postal, entidad federativa y apartado postal.
- Número de teléfono y/o télex.

- País de origen.
- Grupo empresarial al que pertenece.
- Acta notarial del representante ante el Organismo.
- Capital social.
- Fecha de iniciación de actividades.
- Capacidad real de producción anual por producto.
- Registro Federal de Causantes.
- Cámara a que pertenece.
- Si el proveedor se encuentra inscrito en un programa de fomento de bienes de capital.
- Los proveedores proporcionarán lista de productos o tipos de materiales y equipos que puedan suministrar.

Cuando por alguna razón resulte conveniente a los intereses del Organismo comprarle a algún proveedor que no esté inscrito, los Aeropuertos solicitarán autorización para efectuar la negociación, orientando y facilitando los trámites para su registro. Este registro deberá actualizarse conforme a la - adjudicación de los pedidos.

- c) Los precios que presentan los proveedores, si son fijos o variables, el tipo de moneda en que se llevará a cabo la opera

ción, si hay ajustes en los precios de venta de las materias, la vigencia de la cotización realizada, sobre el lugar y plazo de entrega, las condiciones de pago, etc.

- d) Tipo de concurso, si este es abierto o en sobre cerrado.
- e) Elaborar un cuadro comparativo que resuma los datos de las cotizaciones presentadas por los proveedores.
- Con base en la información contenida en los cuadros comparativos, deberán formularse evaluaciones que serán firmadas por los funcionarios que intervengan en la determinación de los proveedores ganadores.
- f) Para la adecuada selección y dictamen de las ofertas, se debe contar con un comité de compras, integrado por el administrador, titular del área solicitante, contador administrador, jefe de compras y en su caso el auditor interno.
- g) Para la evaluación y dictamen de las ofertas se debe considerar lo siguiente:
- Que las especificaciones ofertadas correspondan a las solicitadas.
 - La calidad de los productos.
 - La marca, accesorios y refacciones, los precios y vigencia de los mismos, los antecedentes comerciales de los

proveedores, el lugar y plazo de entrega, los servicios de mantenimiento, las garantías que presenten, condiciones de pago, etc.

En base al cuadro comparativo se elegirá al proveedor que ofrezca las mejores condiciones para adquisición de materiales y suministros; una vez hecho se procederá a elaborar el pedido respectivo dirigido al proveedor ganador.

A continuación se presentan:

- Cuadro comparativo de proveedores.
- Condiciones de los proveedores.
- Formato de pedido.

B FERRETERA MARTI, S. A.
 C REPRESENTACIONES LA'ED, S. A. C. V.
 D LEON WEILL, S. A.

SPP. 8460940697
 SPP. 8460900239
 SPP. 8460902748

F REPRIN, S. A.
 G FERRETERA AMIAC, S. A. DE C. V.
 H COMERCIAL MUELLO, S. A. DE C. V.
 I INDUSTRIAS GUILLERMO MURGIA

SPP. 8460911939
 SPP. 8460914811
 SPP. 8460920551

Capti- vidad	Unidad	DESCRIPCION DE LOS BIENES	"A"	"B"	"C"	"D"	"E"	"F"	"G"	"H"
1	PZA.	BOMBA HIDRAULICA DE PATA CAPACIDAD DE 3 TONELADAS.	172,000.00		183,783.00	157,277.00				
1	JGO.	AUTOCLE (DADO) MEDIDA DE ENTRADA 3/4 DE JGO. NO. 5500-E- DADOS DESDE 7/8 A 1 3/4 (18 PIEZAS) CATALOGO PRH-8101 MARCA PRTO.	40,404.00	62,158.00	42,530.00	37,492.00		39,727.40	35,511.00	
1	JGO.	JUEGOS DE AUTOCLE (DADOS) MEDIDAS DE ENTRADA DE 1/2 JUEGO NUMERO 5400 AB DADOS DESDE 7/16 A 1" (17 PIEZAS) MARCA PRTO.	19,563.00	30,747.00	20,592.00	18,153.00		19,235.30		
1	JGO.	JUEGOS DE AUTOCLE (DADOS) MEDIDAS DE ENTRADA 3/8 NUMERO 5200 AC- DADOS DESDE 1/2 A 15/16 (18 PIEZAS) MARCA PRTO.	15,077.00	24,950.00	16,712.00	14,732.00		15,511.20	14,347.00	
5	PZAS.	JUEGO DE BROCAS CONICAS P/METAL ALTA VELOCIDAD DE 1/8 A 7/16 (CADA 15)			* 15,494.00	7,105.00	8,468.00	14,500.00		
1	PZA.	JUEGO DE BROCAS RECTAS PARA METAL ALTA VELOCIDAD ZANCO LARGO (CLEVELAND 950) DE : 1/8 A 7/16 (CADA 16) 6 PZAS.			10,907.00	2,233.40	2,323.75	14,500.00		
1	PZA.	DE 1/4 A 13/16 (CADA 15) 6 PZAS.			38,710.00	19,200.00	17,551.30	51,473.60		
1	PZA.	DE 7/8 A 13/16 (CADA 15) 5 PZAS.			15,385.00	11,252.00	10,985.00	21,788.00	40,269.00	
1	PZA.	BOMBA COMPACTORA PNEUMATICA PARA SER ILUSTRADA SOBRE TABL BO O DEPÓSITO COMPLETO CON MANGUERA DE 1/2 (10 MTS.) CON VALVULADOR MANUAL PARA GRABERA DE 1/8" N.P.T. Y DE 1/2" N.P.T., REGULADOR DE AIRE DE RANGO DE 0 A 60 LBS. CON MANGUERA.	128,826.00			NO COTIZA				
3	JGOS.	JUEGOS DE HERRAMIENTA, JUEGO BASICO DE HERRAMIENTA "SER- VICIO GENERAL" JUEGO-A (51) PZAS. CON CAJA MCA. PRTO.	43,404.00	68,300.00	45,687.00	50,393.00		42,576.30	39,221.00	
3	PZAS.	CAJA PARA HERRAMIENTA 62 C.M. LARGO ANCHO 31 C.M. ALTU- RA 30 C.M. COMPARTIMIENTO 3 CAJONES HERRAMIENTA NECESA- RIA PARA CAJA DE HERRAMIENTA:	14,877.00	25,200.00	15,659.00	7,000.00	NO COTIZO	14,628.70	13,443.00	
3	PZAS.	BERBINJI 3/8	1,424.00	2,305.00	1,498.00	1,320.00	1,549.00	1,339.50	1,246.00	
3	PZAS.	DESARMAADOR TROMPO PLANO.	241.00	* 133.00	252.00	244.00	251.40	235.20	217.00	
3	PZAS.	DESARMAADOR PLANO 4"	205.00	* 138.00	255.00	234.00	274.85	262.20	228.00	
3	PZAS.	DESARMAADOR PLANO 3/16 x 6	227.00	* 143.00	238.00	210.00	245.50	222.85	206.00	
3	PZAS.	DESARMAADOR PLANO 5/16 x 6"	332.00	* 280.00	349.00	308.00	360.90	325.00	300.00	
3	PZAS.	DESARMAADOR PLANO 3/8 x 8"	421.00	* 487.00	475.00	390.00	457.60	413.50	380.00	
3	PZAS.	DESARMAADOR PLANO 12"	343.00	* 350.00	525.00	464.00	543.65	337.00	451.00	
3	PZAS.	DESARMAADOR TROMPO PHILLIPS.	256.00	* 143.00	276.00	244.00	305.60	258.00	237.00	
3	PZAS.	DESARMAADOR PHILLIPS 3"	223.00	* 172.00	234.00	206.00	241.90	218.60	201.00	
3	PZAS.	DESARMAADOR PHILLIPS 4"	276.00	* 191.00	290.00	256.00	299.70	270.80	249.00	
3	PZAS.	DESARMAADOR PHILLIPS 6"	339.00	* 232.00	355.00	315.00	368.90	333.50	305.00	
3	PZAS.	DESARMAADOR ESC. PLANO 1/2	* 288.00	* 205.00		NO COTIZA.	313.15	NO COTIZA	NO COTIZA.	
3	PZAS.	DESARMAADOR ESC. PHILLIPS 1 y 2"	* 351.00	872.00		" "	541.60	" "	249.00	+ 201 - 1660
3	PZAS.	EXTENSION 3/8 x 3 1/2	834.00	1,308.00	877.00	774.00	907.00	819.70	753.00	
3	PZAS.	EXTENSION 3/8 x 6"	972.00	1,524.00	1,022.00	901.00	1,057.00	955.00	878.00	
3	PZAS.	EXTENSION 3/8 x 12"	1,213.00	1,893.00	1,270.00	1,119.00	1,313.10	1,195.50	1,090.00	
3	PZAS.	EXTENSION 1/2 x 2"	849.00	1,333.00	893.00	788.00	924.00	834.90	757.00	
3	PZAS.	EXTENSION 1/2 x 5"	921.00	1,445.00	959.00	805.00	1,002.60	905.95	833.00	
3	PZAS.	EXTENSION 1/2 x 10"	1,237.00	1,940.00	1,302.00	1,147.00	1,345.00	1,216.20	1,118.00	
3	PZAS.	EXTENSION FLEXIBLE 3/8	NO	2,701.00		NO COTIZA	NO	1797.90	1,467.00	
3	PZAS.	LLAVE CORDA 5/16 x 3/8	455.00	712.00	478.00	422.00	494.60	446.90	411.00	
SOLICITO COTIZACIONES	SUGERENCIAS PARA LA ADQUI- SICION 2 200 201 202 con indicacion de la cantidad de cada uno de los materiales y sus especificaciones.		SUMA							
			DESCUENTOS							
			I.V.A. 15%							
REVISO	AUTORIZO AD JUDICACION	IMPORTE TOTAL PLAZO Y FORMA DE ENTREGA CONDICIONES DE								

B _____
 C _____
 D _____

F _____
 G _____
 H _____

Capda/	Unidad	DESCRIPCION DE LOS BIENES	"A"	"B"	"C"	"D"	"E"	"F"	"G"	"H"
3/	PZA.	SOCKET 3/8 X 7/8	573.00		602.00	488.00	622.90	592.00	517.00	
3/	PZA.	SOCKET 1/2 X 1/2	381.00		400.00	353.00	413.95	374.00	364.00	
3/	PZA.	SOCKET 1/2 X 9/16	399.00		419.00	370.00	433.40	391.80	380.00	
3/	PZA.	SOCKET 1/2 X 19/32	402.00		422.00	372.00	436.80	394.70	383.00	
3/	PZA.	SOCKET 1/2 X 5/8	409.00		429.00	379.00	444.20	401.35	389.00	
3/	PZA.	SOCKET 1/2 X 11/16	452.00		475.00	465.00	491.20	443.85	408.00	
3/	PZA.	SOCKET 1/2 X 3/4	502.00		528.00	466.00	546.30	493.65	454.00	
3/	PZA.	SOCKET 1/2 X 25/32	516.00		543.00	479.00	561.70	507.60	466.00	
3/	PZA.	SOCKET 1/2 X 13/16	526.00		554.00	489.00	573.20	517.95	476.00	
3/	PZA.	SOCKET 1/2 X 7/8	581.00		611.00	539.00	632.35	571.40	528.00	
3/	PZA.	SOCKET 1/2 X 15/16	710.00		746.00	658.00	772.10	697.70	641.00	
3/	PZA.	SOCKET 1/2 X 1"	750.00		769.00	695.00	815.80	737.00	677.00	
3/	PZA.	SOCKET LARGO 3/8 X 3/8	NO COTIZA		NO COTIZA	426.00	NO COTIZA	NO COTIZA	NO COTIZA	
3/	PZA.	SOCKET LARGO 3/8 X 7/16	460.00		483.00	426.00	550.00	451.75	395.00	
3/	PZA.	SOCKET LARGO 3/8 X 1/2	460.00		483.00	426.00	550.00	451.75	395.00	
3/	PZA.	SOCKET LARGO 3/8 X 9/16	460.00		483.00	426.00	550.00	451.75	395.00	
3/	PZA.	SOCKET LARGO 1/2 X 3/4	775.00		815.00	481.00	843.00	761.40	700.00	
3/	PZA.	SOCKET LARGO 1/2 X 7/8	670.00		915.00	510.00	946.20	854.90	766.00	
3/	PZA.	SOCKET UNIVERSAL 3/8 X 3/8			5,766.00	1,512.00	NO COTIZA	NO COTIZA		
3/	PZA.	SOCKET UNIVERSAL 3/8 X 7/16				1,512.00	NO COTIZA	NO COTIZA		
3/	PZA.	SOCKET UNIVERSAL 3/8 X 1/2				1,512.00	NO COTIZA	NO COTIZA		
3/	PZA.	SOCKET UNIVERSAL 3/8 X 9/16				1,512.00	NO COTIZA	NO COTIZA		
3/	PZA.	SOCKET PARA PUNTA PHILLIPS				NO COTIZA	NO COTIZA	NO COTIZA		
3/	PZA.	PUNTA PHILLIPS No.2			850.00	1,508.00	NO COTIZA	NO COTIZA		
3/	PZA.	PUNTA PHILLIPS NO. 3			850.00	1,508.00	NO COTIZA	NO COTIZA		
3/	PZA.	JUDDO UNIVERSAL 1/2"	1,208.00	2,800.00	1,271.00	1,120.00	1,314.40	1,187.70	3,329.00	
3/	PZA.	JUDDO UNIVERSAL 3/8"	1,624.00	2,640.00	1,708.00	1,506.00	1,266.20	1,595.30	1,452.00	
3/	PZA.	JUDDO UNIVERSAL 1/2"	1,829.00	2,951.00	1,924.00	1,695.00	1,909.00	1,297.90	1,552.00	
3/	PZAS.	BOTADOR 3/16	285.00	432.00	424.00	374.00	438.80	290.50	259.00	
3/	PZAS.	BOTADOR DE 1/2"	303.00	475.00	510.00	450.00	395.50	307.85	263.00	
3/	PZAS.	CIJUEL 1/2"	284.00	675.00	299.00	264.00	309.10	279.30	257.00	
3/	JSD.	JUEGO DE LLAVES ALLEN	292.00	800.00	976.00	165.00	742.80	1,287.50		
3/	PZA.	ESCALA 6" 12"	NO COTIZA	NO COTIZA	NO COTIZA	366.00	NO COTIZA.	350.00		
3/	PZA.	LLAVE AJUSTABLE 8"	1,095.00	1,231.00	930.00	NO COTIZA.	957.00	1,077.20	558.00	
3/	PZA.	LLAVE AJUSTABLE 10"	1,519.00	1,619.00	1,213.00	NO COTIZA	1,499.40	1,493.00	1,127.00	
3/	PZAS.	LLAVE AJUSTABLE 12"	1,997.00	2,210.00	1,614.00	NO COTIZA	2,002.20	1,963.00	1,532.00	

NOTA: ESTA HERRAMIENTA DEBE DE SER DE LAS SIGUIENTES
 MARCAS: PRIMO, SHAR-PON O CRAFTSMAN EL PRESENTE
 EQUIPO ES PARA LA AYUDANTIA DE MANTO AVIONES Y
 QUEDARA BAJO CUSTODIA Y RESPONSABILIDAD DEL
 TITULAR DEL AREA SR. ARMANDO ANGUIANO DOMINGUEZ.

[Handwritten signatures and initials across the bottom of the table columns]

SOLICITO CO TIZACIONES	SUGERENCIAS PARA LA ADQUI SICION A LAS PARTIDAS CON CONTRA CEÑA NO SE ADJUDICARA PEDIDO POR NO SER LA MARCA Y LA HERRAMIENTA REQUE RIDA.	SUMA	777,707.00	743,450.00	2,300,694.00	902,170.40	435,225.15	1,127,758.25	682,504.00	71,946.00
		DESCUENTOS			-1% descuento					
		I.V.A. 15%	116,656.05	111,517.50	345,104.10	135,326.56	65,283.77	169,163.74	102,315.60	10,791.90
REVISO	AUTORIZO AD JUDICACION	IMPORTE TOTAL PLAZO Y FORMA DE ENTREGA	094,363.05	854,967.50	2,645,798.10	1,037,496.96	500,508.92	1,296,921.99	784,879.60	82,737.90
		CONDICIONES DE	INMEDIATA	INMEDIATA	15 DIAS	18 a 15 DIAS	INMEDIATA	INMEDIATA	1 SEMANA	8 DIAS

B _____ F _____
 C _____ G _____
 D _____ H _____

Cant- dad	Unid- dad	DESCRIPCION DE LOS BIENES	"A"	"B"	"C"	"D"	"E"	"F"	"G"	"H"
3/	PZAS.	LLAVE COROIA 3/8 x 7/16"	455.00	712.00	478.00	422.00	494.50	445.00	411.00	411.00
3/	PZAS.	LLAVE COROIA 1 x 7/16"	457.00	725.00	482.00	425.00	496.50	445.50	412.00	412.00
3/	PZAS.	LLAVE COROIA 5/8 x 9/16	600.00	1,009.00	631.00	556.00	652.50	549.50	442.00	442.00
3/	PZAS.	LLAVE COROIA 11/16 x 3/4	860.00	1,380.00	925.00	817.00	957.60	855.25	785.00	785.00
3/	PZAS.	LLAVE COROIA 7/8 x 13/16	1,004.00	1,564.00	1,056.00	NO COTIZA	1,092.00	965.70	875.00	875.00
3/	PZAS.	LLAVE COROIA 15/16 x 1"	1,100.00	1,725.00	1,157.00	1,145.00	1,197.00	1,041.40	945.00	945.00
3/	PZAS.	LLAVE COROIA CURVA 7/16x 1/2	662.00	1,100.00	693.00	2,598.00	498.60	650.30	575.00	575.00
3/	PZAS.	LLAVE COROIA CURVA 9/16 x 5/8	772.00	1,300.00	812.00	3,168.00	652.50	759.00	650.00	650.00
3/	PZAS.	LLAVE ESPAÑOLA 5/16 x 3/8	272.00	* 232.00	246.00	252.00	295.70	267.20	245.00	245.00
3/	PZAS.	LLAVE ESPAÑOLA 3/8 x 7/16	315.00	* 251.00	321.00	214.00	332.60	300.60	275.00	275.00
3/	PZAS.	LLAVE ESPAÑOLA 1/2 x 9/16	350.00	* 299.00	367.00	316.00	360.35	313.70	315.00	315.00
3/	PZAS.	LLAVE ESPAÑOLA 5/8 x 3/4	558.00	* 475.00	565.00	517.00	606.60	548.30	514.00	514.00
3/	PZAS.	LLAVE ESPAÑOLA 11/16 x 19/32	562.00	* 480.00	590.00	521.00	610.65	551.95	525.00	525.00
3/	PZAS.	LLAVE ESPAÑOLA 3/4 x 7/8	624.00	567.00	556.00	579.00	670.70	607.30	574.00	574.00
3/	PZAS.	LLAVE ESPAÑOLA 7/8 x 13/16	664.00	* 567.00	695.00	615.00	721.00	652.00	595.00	595.00
3/	PZAS.	LLAVE ESPAÑOLA 1 1/16 x 1"	772.00	* 660.00	811.00	716.00	839.30	756.40	697.00	697.00
3/	PZAS.	NACIONAL UNIVERSAL 3/8 x 12"	1,075.00	NO COTIZA	1,753.00	1,554.00	1,948.10	1,547.30	1,314.00	1,314.00
3/	PZAS.	NACIONAL UNIVERSAL 1/2 x 15"	3,571.00	NO COTIZA	3,756.00	3,313.00	3,687.20	3,511.50	3,207.00	3,207.00
3/	PZAS.	MATRACA 3/8 REVERSIBLE	2,404.00	4,398.00	2,951.00	2,611.00	3,050.90	2,757.20	2,518.00	2,518.00
3/	PZAS.	MATRACA 1/2 REVERSIBLE	3,735.00	5,659.00	3,911.00	3,476.00	4,074.90	3,672.00	3,375.00	3,375.00
3/	PZAS.	MATRACA PLANA 1/4 x 5/16	NO COTIZA		2,244.00	2,496.00	NO COTIZA	NO COTIZA	NO COTIZA	NO COTIZA
3/	PZAS.	MATRACA PLANA 3/8 x 7/16	NO COTIZA		2,876.00	2,705.00	NO COTIZA	NO COTIZA	NO COTIZA	NO COTIZA
3/	PZAS.	MATRACA PLANA 1/2 x 9/16	NO COTIZA		3,255.00	3,279.00	NO COTIZA	NO COTIZA	NO COTIZA	NO COTIZA
3/	PZAS.	PINZAS DE JALON P/MECANICO No.278	NO COTIZA				846.70	NO COTIZA	NO COTIZA	NO COTIZA
3/	PZAS.	PINZAS DE CORTE 5" MCA.FLEIN N D-202-6	978.00	1,110.00	929.00	982.00	912.60	951.20	866.00	866.00
3/	PZAS.	PINZAS DE PUNTA.	620.00	1,052.00	890.00	941.00	934.60	789.40	651.00	651.00
3/	PZAS.	PINZAS DE EXTENSION	NO COTIZA		* 1,450.00	3,337.00	NO COTIZA	NO COTIZA	NO COTIZA	NO COTIZA
3/	PZAS.	PINZAS DE PICO DE PATO	NO COTIZA			824.00	768.00	600.40	605.00	605.00
3/	PZAS.	PINZAS DE PRESION 10" 292-R	1,792.00	2,900	2,340.00	1,280.00	No cotizo	1,751.50	1,518.00	1,518.00
3/	PZAS.	WAZO DE PLASTICO	1,490.00	2,525.00	1,558.00	1,277.00	848.70	1,465.20		
3/	PZAS.	SOCKET CORTO 3/8 x 3/8	397.00		417.00	368.00	432.00	390.50	359.00	359.00
3/	PZAS.	SOCKET CORTO 3/8 x 7/16	397.00		417.00	368.00	432.00	390.50	359.00	359.00
3/	PZAS.	SOCKET CORTO 3/8 x 1"	397.00		417.00	368.00	432.00	390.50	359.00	359.00
3/	PZAS.	SOCKET CORTO 3/8 x 9/16	397.00		417.00	368.00	432.00	390.50	359.00	359.00
3/	PZAS.	SOCKET CORTO 3/8 x 5/8	397.00		417.00	368.00	432.00	390.50	359.00	359.00
3/	PZAS.	SOCKET CORTO 3/8 x 11/16	468.00		492.00	434.00	509.00	450.25	423.00	423.00
3/	PZAS.	SOCKET CORTO 3/8 x 3/4	468.00		492.00	434.00	509.00	450.25	423.00	423.00

SOLICITO CON SUGERENCIAS PARA LA ADQUI-
 TIZACIONES SION A LAS PARTIDAS CON
 CONTASEÑA NO SE ADJUDICARA PEDIDO
 POR NO SER LA MARCA Y LA HERRAMI EN
 FUERIDA.

SUMA
 DESCUENTOS
 I.V.A. 15%

REVISO

AUTORIZO AD-
 JUDICACION
 IMPORTE TOTAL
 PLAZO Y FORMA
 DE ENTREGA
 CONDICIONES DE



ARIESYGER

INTERNACIONAL S.A. DE C.V.

Sr. Desobias

A 29 DE AGOSTO DE 1984.

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA
CIUDAD DE MEXICO.
AV. BENITO JUAREZ.
C I U D A D .

AT'N. C.P. VICENTE RAMIREZ.
DEPARTAMENTO DE COMPRAS.

ATENDIENDO A SU AMABLE SOLICITUD DE PRECIOS NOS ES GRATO COTIZARLE LO SIGUIENTE:

PRECIO UNITARIO

REQ: 236

1 JGO. AUTOCLE (DADOS) MEDIDA ENTRADA DE 3/4 JGO.
No. 5500 E DADO DESDE 7/8 X 1 3/4 MCA. ---
PROTO.

\$ 40,404.00 ✓

PLAZO DE ENTREGA: INMEDIATA.

CONDICIONES: PRECIO NETO MAS 15% I.V.A.
FACT. A REV. MAX. 30 DIAS.

VIGENCIA 20 DIAS

SIN MAS POR EL MOMENTO QUERAMOS DE USTED COMO SUS AFECTISIMOS Y SEGUROS SERVIDORES..

ATENTAMENTE,

Martin Vargas
SR. MARTIN VARGAS Y B.
GERENTE GENERAL.

EL 29 DE AGOSTO DE 1984
SUBGERENTE ADMINISTRATIVO
DEPTO. DE ADQUISICIONES
CONTRATA Y Cuentas de TRABAJO

AGO. 29 1984
12:45



DISTRIBUIDORES DE MANGUERAS Y CONEXIONES HERRAMIENTAS
AUTOMOTRICES E INDUSTRIALES Y EQUIPO DE LUBRICACION



Industrias
GUILLERMO MURGUIA, S.A.

BOULEVARD MANUEL AVILA CAMACHO No. 318
NAUCALPAN DE JUAREZ EDO DE MEXICO
TEL. 876-38-44 CON 10 LINEAS
APARTADO POSTAL 531
DIRECCION CABLEGRAFICA INDUGUIMS
TELEX -017-75-835 IGMSAME

Sr. Belgodiv

México 7 de Sept. de 1984.

COT. No. 912/84

REQUISICION No. 235

AEROPUERTO INTERNACIONAL
DE LA CIUDAD DE MEXICO

MEXICO D.F.

At'n. C.P. Vicente Ramírez Rosales
Gerencia de Adquisiciones.

Muy señores nuestros:

De acuerdo con su atenta solicitud, a continuación damos precios y especificaciones de los equipos por los cuales se interesan.

MODELO	DESCRIPCION	PRECIO
3000	PLUMA O LEVANTADOR HIDRAULICO CON BRAZO TELESCOPICO Y CAPACIDAD PARA 3 TONS. MARCA "GUMISA". (Adjunto catálogo de especificaciones).	\$ 201,818.00

Los precios son NETOS en MONEDA NACIONAL, sujetos a cambio sin previo aviso por mercancía puesta en la Ciudad de México.

Repercutirá el 15% de I.V.A.

No. de Reg. SPP 8460937994

CONDICIONES DE PAGO: ANEXAS.

TIEMPO DE ENTREGA: INMEDIATO.

Al pendiente de sus noticias sobre el particular, quedamos como sus servidores y amigos.

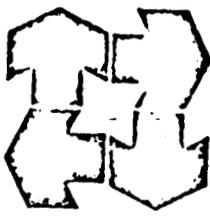
A T E N T A M E N T E
INDS. GUILLERMO MURGUIA S.A.

MANUEL ARANA
REPRESENTANTE DE VENTAS.

RECEIVED
SECRETARIA DE ADMINISTRACION
DEPTO. DE ADQUISICIONES
CENTRADO Y CONTROL DE TRABAJOS
SET. 7 1984
14:28

*15 días
placios
a partir de
Fecha*

7



REPRESENTACIONES LAMED, S.A. DE C.V.

CALLE CASTILLA PONIENTE NO. 54 COL. AZCAPOTZALCO
C. P. 02000 MEXICO, D. F. 31 de Agosto de 1984.

LAMED

TELS. 561-62-77 561-60-45 561-64-77 Y 561-65-66

ESPECIALISTAS EN:
AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES,
GERENCIA GENERAL DE ABASTECIMIENTOS,
MEXICO, D.F.
HERRAMIENTAS Y FERRETERIA
EN GENERAL.

OJO: NUEVO TELEFONO
352-19-66
CON 19 LINEAS

REQUISICION No. 235

Muy señores nuestros:

A continuación tenemos el gusto de presentarles la siguiente cotización:

<u>DESCRIPCION</u>	<u>PRECIO UNITARIO</u>
GATO HIDRAULICO DE PATIN DE 4 TONELADAS, MARCA BLACK HAWK, MODELO 67405	\$ 183,783.00 ✓

ESTADO
SECRETARIA
ADMINISTRATIVA
DPTO DE ADQUISICIONES
CONTRATOS Y SERVICIOS DE TERCEROS

SET. 4 1984

PRECIOS NETOS 30 DIAS
MAS 15% I.V.A.
COTIZACION VIGENTE 10 DIAS
COTIZAMOS SALVO VENTA
TIEMPO DE ENTREGA 15 DIAS

12-11-84 J.P.

A T E N T A M E N T E

REPRESENTACIONES LAMED, S.A. DE C.V.

SR. JULIO C. CASTILLO GUZMAN
GERENTE DE VENTAS

COMERCIAL

KNEELAND, S.A. de C.V.

SUCURSAL GOBIERNO

AVE. INGENIEROS MILITARES NUM. 105 COL. LOMAS DE SOLITO C.P. 11200 MEXICO, D.F.



AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CD. DE MEXICO
MARIE CURIE # 100
TOLUCA, EDO. DE MEXICO

SR. DELGADILLO

FECHA : SEPTIEMBRE 7, 1984
AT'N. : SR. DELGADILLO
ASUNTO : COTIZACION No. 233

Muy señores nuestros:

La presente es en atención a su amable solicitud de precios por lo que a continuación, nos permitimos presentar a su atenta consideración, la siguiente cotización:

DISTRIBUIDOR
LAS LINEAS
S PRESTIGIO EN

PART. NO.

01 "A"	IPZA. BOMBA ENGRASADORA NEUMATICA P/SER INSTALADA SOBRE TAMBOR COMPLETO, CON MANGUERA DE 6.3mm. (1/4") DE 10 MTS. DE LARGO P/AIRE, REGULADOR DE AIRE Y MANOMETRO DE 0 A 11 KGS/CM2. MCA. "ARO" MOD. 612-264-D PRECIO UNITARIO ----- \$ 71,946.00 MANUFACTURA NACIONAL
--------	--

AQUINARIA
EQUIPO
ACCESORIOS
ARRAMIENTA

PARA
INDUSTRIAS

"LOS PRECIOS COTIZADOS SON EN MONEDA NACIONAL L.A.B. MEXICO, D. F. Y ESTAN SUJETOS A CAMBIOS SIN PREVIO AVISO. LA MERCANCIA SE FACTURARA A LOS PRECIOS QUE RIJAN EN LA FECHA DE EMBARQUE".

COMOTRIZ
EQUIPO
INSTRUCCION
AGRICULTURA
MINERA
MADERERA

NUESTRA COTIZACION NO INCLUYE EL 15% DE I.V.A. FAVOR DE INCREMENTARLO AL FINCAR SU PEDIDO.

EL PLAZO DE ENTREGA ES DE 8 DIAS.

LA VIGENCIA DE COTIZACION ES DE 60 DIAS.

EQUIPO PARA
MANTENIMIENTO
INDUSTRIAL

NUESTROS PRECIOS SON NETOS A 30 DIAS FECHA FACTURA.

No teniendo más a que referirnos de momento y en espera de vernos favorecidos con su amable pedido, nos es grato repetirnos de ustedes como sus atentos y seguros servidores.

FALLERES
COMOTRICES

COMERCIAL KNEELAND, S.A. DE C.V.
SUCURSAL GOBIERNO

SR. GABRIEL LLANO MEDINA
GERENTE

LANTERAS

c.c.p' SR. RICARDO MANRIQUEZ
REPRESENTANTE

SEPT. 11 1984
11:30

REG. SECOM: SPP-8460920551
CASA ESTABLECIDA EN 1926

MAS DE 50 AÑOS DE SERVIR EN EL RAMO



ferreteria ANAHUAC, S.A. de C.V.

VALLE DE LAS ALAMEDAS No. 66 LETRA-B

ESQ. JOSE LOPEZ PORTILLO

SAN FRANCISCO CHILPAN

54940 TULTITLAN, EDO. DE MEXICO

TELS.: 390-70-11 390-84-57 390-73-20

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MEXICO

COTIZACION No. 7530

(QUOTATION No.)

FECHA Set' 5, 84

(DATE)

HOJA DE

hoja 6.....

ACUERDO CON SU SOLICITUD TENEMOS EL AGRADO DE SOMETER A SU ATENTA CONSIDERACION LA PRESENTE COTIZACION
 REGARDING YOUR INQUIRY WE ARE SUBMITTING TO YOUR ATTENTION THE FOLLOWING QUOTATION)

ARTIDA (ITEM)	CANTIDAD (QUANTITY)	UNIDAD (UNIT)	ESPECIFICACIONES (DESCRIPTION)	PRECIO UNITARIO M. N. (UNIT. PRICE)
69	3	Pza.	Idem pero de 3/8 x 1/2. Proto No. 5016-H.	395.00
70	3	"	Idem pero de 3/8 x 9/16 Proto No. 5018-H.	395.00
71	3	"	Idem pero de 1/2 x 3/4 Proto No. 5324.	700.00
72	3	"	Idem pero de 1/2 x 7/8 Proto No. 5328.	786.00
73	3	"	Nudo Universal 1/4 Proto No. 4770	3,329.00
74	3	"	Idem pero de 3/8 Proto No. 5270.	1,467.00
75	3	"	Idem pero de 1/2 Proto No. 5470	1,652.00
76	3	"	Botador 3/16. Cotiz Punzón Proto No. 50-3/16	258.00
77	3	"	Idem pero de 1/4. Cotiz. Punzón No. 50-1/4.	283.00
78	3	"	Cinzel de 1/2. Ofrec. Proto No. 86 A.	257.00
79	3	"	Llave ajustable de 8" Mca. C.H.	858.00
80	3	"	Idem pero de 10" Mca. C.H.	1,127.00
81	3	"	Idem pero de 12" Mca. C.H.	1,539.00

JORGE LARA RUBIO,
 Promotor de Ventas.

F. C. FAN-810421-FM-2-001

PRECIOS COTIZADOS L. A. B. México, D.F.
 (F. O. B.)

G. ING. MERC. 432181

TIEMPO DE ENTREGA: 1 semana.
 (DELIVERY TIME)

G. CANACO 39082

VIGENCIA DE ESTOS PRECIOS: 15 días

G. SECOM SC - 8460934381

CONDICIONES DE PAGO: 30 días.

(TERMS OF PAYMENT)

OBSERVACIONES:

CONTRATO No. 1320
 SET. 11 1984
 +15% I.V.A.
 CLIENTE

PEDIDO (REVERSO)

FORMATO A.A.I.S.

OBSERVACIONES

EL PROVEEDOR SE OBLIGA A ENTREGAR LOS BIENES EN LOS TERMINOS PACTADOS EN ESTE PEDIDO Y SE SUJETA A LAS DISPOSICIONES DE LA LEY SOBRE ADQUISICIONES, ARRENDAMIENTOS Y ALMACENES DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL

NOMBRE DEL REPRESENTANTE _____ EL REPRESENTANTE ACREDITA SU PODER PARA FIRMAR EL PEDIDO DE LA SIGUIENTE FORMA.

FIRMA _____

CARGO _____

TELEFONO No. _____

FECHA MES DIA AÑO

PARTIDA PRESUPUESTAL (No. Y NOMBRE)					
ORDEN DE PAGO No					
AUTORIZACION PARA INVERSION	No. OFICIO	FECHA	MES	DIA	AÑO
AUTORIZACION PARA FINANCIAMIENTO EXTERNO	No. OFICIO	FECHA	MES	DIA	AÑO
AUTORIZACION DE LA SECRETARIA DE COMERCIO PARA CAUSAS DE ADQUISICION EN EL PAIS, DE BIENES DE PROCEDENCIA EXTRANJERA.	No.	FECHA	MES	DIA	AÑO

ESPACIO PARA LA SECRETARIA DE COMERCIO

NOTA A LOS SRES. PROVEEDORES: ROGAMOS A USTEDES ADJUNTAR A SU FACTURA CON NUEVE COPIAS. EL ORIGINAL DE ESTE PEDIDO Y SU REMISION FIRMADA POR NUESTRO ALMACENISTA



AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES
AEROPUERTO INTERNACIONAL
MEXICO D.F.

Gerencia del Aeropuerto Inter
nacional de la Ciudad de Méxi
CO.

SECTOR 09 SUB SECTOR 085 CLAVE 09085

PEDIDO

FECHA
MES IX DIA 26 AÑO 84 QUINCENA No 1 DE 1

NO. DE PEDIDO AÑO SECUENCIA COMPRADOR
ASA-AICM-0892/84.

RECIBOS
SR.- 236, 237, 241 y 246.
FOL.- 1640, 1641, 1644 y 1647.

PROVEEDOR:
León Weill, S. A.
Isabel la Católica 96.
Centro.
06080 México, D. F.

No REG P.P.A.F. SPP. 8460902748.

COTIZACION No (O REF) DE FECHA
MES IX DIA 3 AÑO 84.

Servicios en Rampa.

TRANSPORTE
Su conducto.

EFFECTUAR ENTREGA EN
Almacén del AICM.

ALMACEN ENTREGAR BIENES A
(OPATIVO FACTURAR A)
A. I. C. M.

FECHA DE ENTREGA
MES DA AÑO
CONDICIONES DE ENTREGA
Lab. Almacén del AICM
CONDICIONES DE PAGOS
30 días después de
presentación
Factura.
A PARTIR DE LA RECEPCION DE PAGOS.
NO. DE ESPECIFICACIONES O DIBUJOS
Las que se indican.
NO Y FECHA DEL CONCURSO
MES DA AÑO
RELACION DE ENVIO A SECCION NO Y FECHA
9 X 14 84.
MES DA AÑO

PARTIDA	CODIGO-DESCRIPCION DE LOS BIENES	CANTIDAD	UNIDAD	PRECIO UNITARIO NETO M.N.	PRECIO TOTAL NETO M.N.
1	Pluma hidráulica de patin capac. 3000 kgs. ERKCO # 3000	1	PZA.	\$ 167,272.00	\$ 167,272.00
2	Autoclé (dados) entrada 1-2" jgo. No. 5400-AB dados desde 7-16 a 1" (17 pzas.) PROTO.	1	Jgo.	18,153.00	18,153.00
3	Brocas rectas para metal A.V. zanco largo de: 1-8 a 7-16" (6 pzas) Greenfield.	1	Jgo.	2,233.40	2,233.40
4	Matraca plana 3/8 x 7/16" PROTO # 1192	3	Pzas.	2,705.00	8,115.00
5	Pinzas de extensión CHANEL LOCK 440-G de 12"	3	Pzas.	3,337.00	10,011.00
6	Pinzas de presión VISE GRIP # 10-R	3	Pzas.	1,280.00	3,840.00
7	Socket largo 3/8 x 3/8" PROTO # 5012.	3	Pzas.	426.00	1,278.00
8	Socket largo 1/2 x 7/8" PROTO # 5028-H	3	Pzas.	510.00	1,530.00
9	Socket universal 3/8 x 3/8" PROTO # 5273 y SERVICIOS	3	Pzas.	1,512.00	4,536.00
10	Socket universal 3/8 x 7/16" PROTO # 5274	3	Pzas.	1,512.00	4,536.00
11	Socket universal 3/8 x 1/2" PROTO # 5275	3	Pzas.	1,512.00	4,536.00
12	Socket universal 3/8 x 9/16" PROTO # 5276	3	Pzas.	1,512.00	4,536.00
13	Nudo universal 1/4" # 4770	3	Pzas.	1,120.00	3,360.00
14	Llaves Allen # 44	3	Jgos.	165.00	495.00
				234,431.40	234,431.40
				MAS 15% I. V. A.	35,164.71

TOTAL EN LETRADOS CIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS NOVENTA Y SEIS PESOS 11/100 M.N.) TOTAL O SUBTOTAL \$ 269,596.11

COLUMNA DE FIRMA Y FECHA
Sr. Manuel Delgado S.

AUTORIZACIONES (NOMBRE, FIRMA Y CARGO)
C.P. FERNANDO CHAVARRIA SOLIS.
Subgerente Administrativo AICM.

8 090-03-06-01
5/OCT/84



AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES
AEROPUERTO INTERNACIONAL
MEXICO S. D. F.

Gerencia del Aeropuerto Internacio-
nal de la Ciudad de México.

SECTOR 09 SUB SECTOR 085 CLAVE 09085.

PEDIDO

PROVEEDOR: **Comercial Kneeland, S. A. de C. V.**
Av. Ingenieros militares no. 105
Col. Lomas de Sotelo.
C.P. 11200 México, D. F.

TRANSPORTE
Su conducto.

FECHA DE ENTREGA: MES DA AÑO
CONDICIONES DE ENTREGA
Lab. Almacén del A.I.C.M.

CONDICIONES DE PAGO
30 días después de
presentación Factura.

IA PARTIR DE LA RECEPCION DE DOCTOS.
NOS DE ESPECIFICACIONES O DE BUDG
Las que se indican.

NO Y FECHA DEL CONCURSO
MES DA AÑO
RELACION DE ENVIO A SECCION Y FECHA
S X 14 84.
MES DA AÑO

No REG P P A F SPP. 8460920551
COTIZACION No (O REF) DE FECHA

EFECTUAR ENTREGA EN
Almacén del AICM.

MES IX DIA 7 AN 84.

ALMACEN ENTREGAR BIENES A
(OPATIVO FACTURAR A)
A. I. C. M.

Servicios en Rampa.

FECHA
MES IX DIA 26 AÑO 84 HOJA NO 1 DE 1

NO DEL PEDIDO/ AÑO SECUENCIA COMPRADOR
ASA-AICM-0896/84.

REQUISICION No:
SR-243 FOLIO. 1645.

PARTIDA	CODIGO-DESCRIPCION DE LOS BIENES	CANTIDAD	UNIDAD	PRECIO UNITARIO NETO M. N.	PRECIO TOTAL NETO M. N.
1	Bomba engrasadora neumática para ser instalada sobre tambor completo, con manguera de 6.3 mm. (¼") de 10 mts. de largo p/aire, regulador de aire y manómetro de 0 a 11 kgs/ CM2. mca. "ARO" mod. 612-264-D	1	Pza.	\$ 71,946.00	\$ 71,946.00
				MAS 15% I. V. A.	10,791.90
		TOTAL A PAGAR S. E. U. O.			\$ 82,737.90

AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES
GERENCIA AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO
AFECTACION PRESUPUESTAL
P SP CTA AM D AA CC
8 090-03-06-01
FECHA 5/OCT/84
REGISTRO

TOTAL EN LETRA (OCHENTA Y DOS MIL SETECIENTOS TREINTA Y SIETE PESOS 90/100 M. N.) TOTAL O SUBTOTAL \$ 82,737.90

CONFERENCIADO (NOMBRE, FIRMA Y FECHA)
SR. MANUEL DELGADILLO SALZADO.

AUTORIZACIONES (NOMBRE, FIRMA Y CARGO)
C.P. FERNANDO CHAVARRIA SOLIS.
Subgerente Administrativo AICM.

Retomando lo anterior se encuentra que una requisición tiene que pasar por varias áreas para que la autoricen y de esta forma turnarla al almacén para ser surtida en caso de existir en inventario y en caso de no ser así se procede a un trámite de adquisiciones que por naturaleza es muy tardado, según el tipo de material o refacciones que se solicitan. Por otro lado, se tiene que en el A.I.C.M. tres personas son las que deben dar su visto bueno: la Subgerencia General Operativa, la Administrativa y la Gerencia General; esto indica que se tiene una duplicidad de funciones o que no se encuentran bien distribuidas las responsabilidades, porque a una de estas áreas se le puede delegar la responsabilidad de la autorización sin que intervengan las otras áreas. Con esta delegación de responsabilidad se ahorraría tiempo en el trámite porque sería una sola autorización, del A.I.C.M. para que surtiera la requisición.

CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS

5. CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS

A continuación se da respuesta a las hipótesis que dieron origen al presente trabajo; así como hacer las recomendaciones o sugerencias que se cree convenientes y factibles para mejorar el funcionamiento del Departamento de Rampa y que logre incrementar su eficiencia y eficacia, tanto de sus recursos como de los objetivos que se persiguen. Esto se hará para cada una de las hipótesis:

- a) Debido a la lentitud, al conflicto y al número de trámites administrativos Rampa no cuenta con el suministro de refacciones y materiales para la conservación y funcionamiento del equipo de plataforma.

Por un lado los trámites administrativos son más tardados en el A.I.C.M. esto porque debe pasar la requisición a autorización en 3 áreas distintas: Subgerencia General Operativa, la Administrativa y la Gerencia General. Para que se agilice éste trámite es necesario delegar la responsabilidad a una de esas áreas, esto debe ser por parte de la Gerencia General del A.I.C.M. Esto traerá como consecuencia que al Departamento de Rampa se le surta la requisición más rápido y con mayor fluidez, por lo tanto contará con las refacciones o materiales para reparar

su equipo de transporte.

En cuanto a la lentitud se detectó que ésta es producto de la forma en que se llevan a cabo las adquisiciones, en todo el sector público, por lo cual Rampa no puede reparar su equipo de transporte sino hasta el momento en que le son enviadas las refacciones y materiales solicitados. Para esto es conveniente que se establezca un sistema que permita agilizar los trámites de adquisiciones esto, debe ser comentado con el Gobierno Federal para que se tome una decisión que redunde en la agilización de su trámite. Para solucionar este problema se necesita que:

- Que se integré el Comité de Compras al cual hace referencias el Manual de Procedimientos y Adquisiciones de A.S.A. para que éste tome las decisiones que crea convenientes, siempre y cuando redunden en la reducción del tiempo de la adquisición. Esto debe ser llevado a cabo por la Gerencia General del A.I.C.M.
- Que se elabore un programa anual de materiales y suministros que se requerirán, ya que esto no se lleva a cabo y por lo cual hace que su trámite, de la requisición, sea lenta. Esto debe llevarlo a cabo el Superintendente de Rampa.

En cuanto al conflicto existente se encontró que Rampa no cuenta con una Delegación de Responsabilidades y de autoridad, lo cual hace que no se elabore el programa anual de materiales y suministros que van a ser empleados en un año. Por otro lado tampoco se cuenta con un manual de organización; el cual debe ser elaborado, en el se estipularán las responsabilidades de cada área. Esto debe llevarlo a cabo el Superintendente de Rampa, asesorado por el Gerente General del A.I.C.M.

- b) En el Departamento de Rampa no hay coordinación entre las áreas que intervienen, para llevar a cabo la adquisición de refacciones para el mantenimiento del equipo de plataforma por éste motivo las adquisiciones no son oportunas es decir son a destiempo.

Debido a la falta de coordinación en la Gerencia General del A.I.C.M., porque intervienen 3 áreas, hace que la requisición se tarde más tiempo. Para solucionar este problema es necesario que sólo una área del A.I.C.M. sea quien autorice la requisición. Además también influye que no se elabore un programa anual de materiales y suministros. Las requisiciones si son a destiempo porque estas se elaboran cuando se requieren las refacciones o materiales o sea se realizan cuando se descomponen su equipo, de transporte, por lo cual tienen que esperarse

a que les surtan la requisición para repararlo. Asimismo influye que al no contar con un programa de mantenimiento preventivo, al equipo no se detecto con anterioridad los materiales o refacciones que van a utilizarse; - por lo tanto es necesario que los Jefes de Mantenimiento de Rampa prevean dichos requerimientos y que les den un mantenimiento continuo al equipo de transporte.

- c) Debido a las restricciones impuestas por el Gobierno Federal a las importaciones, no es posible adquirir las refacciones para reparación y mantenimiento del equipo de plataforma.

Aquí es necesario considerar las acciones que el Gobierno Federal a implementado para combatir la crisis económica por la cual atraviesa el país, y que son:

- Continuar abatiendo la inflación
- Reactivar la actividad económica.
- Inducir un aumento al salario real, el empleo y los niveles de bienestar; y
- Avanzar en el ajuste estructural de las finanzas públicas y en la reducción del déficit financiero del sector público.

Dentro de estos puntos se encuentra contemplada la reducción de las importaciones, de los subsidios y la disminución en el Gasto Público, lo cual repercute de una forma especial en las requisiciones de materiales y suministros de procedencia extranjera. Por lo cual es necesario hacer investigaciones o concursos que traten de suplir los materiales y suministros de procedencia extranjera.

En general el Departamento de Rampa debe ser remodelado tanto en su estructura organizacional y en la física, porque cuenta con un número de empleados elevados y porque las instalaciones con que cuenta no es posible dar un mantenimiento al equipo de transporte.

Por otro lado, es necesario que se investigue si es posible que el equipo de transporte de Rampa pueden producirlo las compañías automotrices nacionales y en caso de ser posible motivar al capital extranjero para que inviertan en la fabricación y diseño del equipo de transporte. En caso de ser posible beneficiara al País porque no se requerirán refacciones de importación y a su vez se crearían en México fuentes de empleo.

Además, viendo la cantidad de operaciones o servicios que realiza Rampa, es necesario que éste sea autónomo -

para que sus operaciones, funciones, metas y objetivos - se logren de una forma eficiente y eficaz.

Considerando también que Aeroméxico y Mexicana de - Aviación proporcionan servicios de plataforma puede hacerse un estudio de factibilidad si se funcionaran para que se creará una Dirección General de Rampa, para que con juntamente proporcionaran el servicio o en su caso reali zar un convenio entre estos 3 Organismos, ya que forman parte de la Administración Pública Paraestatal.

Lo anterior puede realizarse mediante la formulación de un comité para ver su factibilidad. Este puede estar inte grado por:

- Un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- Un representante de Aeropuertos y Servicios Auxilia--
res
- Un representante del Aeropuerto Internacional de la Cd.
de México
- El Superintendente de Rampa del Aeropuerto Internacio-
nal de la Cd. de México.

- Del titular de Rampa de Aeroméxico
- Del titular de Rampa de Mexicana de Aviación
- Y por un auditor interno de la Secretaría de Comunica
ciones y Transportes.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA
(CONSULTADA)

OFICIAL:

"Versión abreviada del Plan Global de Desarrollo", Diario Oficial de la Federación, México, 17 de abril de 1980, pp. 4 - 15.

"Acuerdo sobre el funcionamiento de las entidades de la Administración Pública Paraestatal y sus relaciones con el Ejecutivo Federal", Diario Oficial de la Federación, México, 19 de mayo de 1983, pp. 3 - 10.

"Plan Nacional de Desarrollo", Diario Oficial de la Federación, México, 31 de mayo de 1983, 128 pp.

"Oficio Circular no. 212-879, dirigido a los ciudadanos titulares coordinadores del sector por el cual se expiden los lineamientos generales para la integración y funcionamiento de los Organos de Gobierno de las Entidades de la Administración Pública Paraestatal". Diario Oficial de la Federación, México, 11 de octubre de 1983, pp. 4 - 7.

"Presupuesto de egresos de la Federación para el ejercicio de 1985." Diario Oficial de la Federación, México, 29 de diciembre de 1984.

Decreto de la Creación de Aeropuertos y Servicios Auxiliares y Reglamento de Administración Aeroportuaria, 10 de septiembre de 1976.

Manual de Organización de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, tomo I y II.

Informe Anual 1982, de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Manual de Bienvenida de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, México 1983.

REVISTAS Y PERIODICOS CONSULTADOS:

Economía Política, I.P.N., México abril/junio de 1985, (vol. XIV; -
cuarta época: 1), 136 pp.

Economía Política, I.P.N., México, julio-septiembre 1981, (Vol. XV;
cuarta época 2), 164 pp.

Economía Política, I.P.N., México, primer trimestre de 1982, (Vol.
XV; cuarta época: 3), 168 pp.

Economía Política, I.P.N., México, 2o. trimestre 1982, (Vol. XV; -
cuarta época: 4), 184 pp.

Economía Política, I.P.N., México, 1er. trimestre de 1983, (Vol. -
XVI; cuarta época: 5), 180 pp.

El Financiero, México, 10 de febrero de 1984.

Excelsior, México, del 15 de octubre de 1983 al 15 de febrero de 1984.

Informe Anual, 1981, Banco de México, febrero de 1982, (sexagésima
cuarta asamblea general ordinaria de accionistas).

Informe Anual, 1982, Banco de México, febrero de 1983, (sexagésima quinta asamblea general ordinaria de accionistas).

Iztapalapa, U. A. M. - Izt., México, enero/junio de 1983, (nacionalización de la Banca y política económica; año 4, núm. 8), -
266 pp.

Jueves de Excelsior, México, (año 61, núm 3208), 12 de enero de -
1984.

Ovaciones, México, del 9 y 13 de febrero de 1984.

Planeación Democrática, México, octubre de 1983, (núm. 8), 5 pp.

Proceso, México, 17 de enero de 1983, (núm. 324).

Proceso, México, 9 de mayo de 1983.

Revistas Aeropuerto, México, no. 30, octubre 1981, no. 33 abril de -
1982, no. 34 mayo de 1982, no. 35 junio de 1982, no. 37 sep-
tiembre de 1982, no. 38 octubre de 1982, no. 40 mayo de -
1983, no. 41 abril de 1983, no. 42 mayo de 1983, no. 43 ju--
nio/julio 1983, no. 49 marzo 1984, no. 52 agosto/septiembre
de 1984, no. 53 octubre de 1984, no. 54 noviembre/diciem--
bre de 1984.

LIBROS CONSULTADOS:

Bertalanffy, L. Von, Teoría General de los Sistemas, ed. F. C. E., México, (3a. reimpresión.), 1982. *

Bertalanffy citado por Fremonte, Kast y James E. Rosenzweig, Administración de las Organizaciones, Ed. Mc. Graw Hill, México, 1982. *

Baena Paz, Guillermina, Instrumentos de Investigación, 12a. Ed., Editores Unidos Mexicanos, S. A., México, (1a. reimpresión), 1984.

Carrillo Castro, Alejandro y Sergio García Ramírez, Las empresas públicas en México, pról. de Francisco Labastida Ochoa, Grupo Ed. Miguel Angel Porrúa, S. A., México 1983, 250 pp.

De Gortari, Hira, Leonor Ludlow, Ma. Cristina Montañó y Luis Olivera (comps.). Crisis, reorganización económica e institucionalización del poder político (1900-1940), U. A. M. - Iztapalapa, México, s/año, 262 pp.

Diccionario Enciclopédico Hachette Castell, Edit. Castell, España, 1981.

Ferrar Mora José, Diccionario de Filosofía, 3a. Ed., Ed. Alianza, Madrid, 1981, tomos 2,3,4. *

Kerlinger, N. Fred, Investigación del comportamiento, técnicas y metodología, Ed. Interamericana, México, 1975.

Kant E., Crítica de la razón pura, Ed. Grados, 1962. *

Olaiz D., Jorge. Mirivaldo Rosim y Rigoberto Soria (Comps.), Empresa estatal y sistema económico, U.A.M. - Iztapalapa, - México, s/año, 262 pp.

Pazos, Luis. Futuro económico de México, 6a. impresión, Ed. Diana, México, 1982, 152 pp.

Ruiz Dueñas Jorge, Eficacia y Eficiencia de la empresa pública mexicana, ed. Trillas, México, 1982, (análisis de una década), - 180 pp.

Terry, George R., Lecturas Selectas en Administración, Ed. C.E.C. - S.A., México, 1979.

Trueba José, Planteos de Teoría, Sociología, Ed. Edicol, México, 1979 *

* Estos libros se consultaron para la elaboración del marco teórico