

Federico Lazarín Miranda, *Historia Mínima. La aviación comercial*.

México: El Colegio de México, 2022, 296 pp.

ISBN: 9786075643854

Esta obra, *Historia Mínima. La aviación comercial*, trae a colación un tema actual experimentado en el presente sexenio: la aviación, los aeropuertos y su regulación. Asimismo, forma parte de una colección sumo importante en el ámbito histórico: la serie *Historias Mínimas*, publicada por El Colegio de México, lo que en sí mismo es garante de calidad académica. Sin embargo, a diferencia de las otras obras publicadas de esta serie, la presente resulta atípica debido a su propia estructura propositiva.

El lector podrá apreciar que no es un relato sucinto de la aviación comercial (una historia mínima, como lo indica el nombre de la colección a la que pertenece), sino una muy bien estructurada narración analítica sobre la conformación de la aviación internacional. Basta revisar detenidamente el índice para darse cuenta de ello. La obra inicia con un glosario de términos aeronáuticos; vaya cosa, pues estamos acostumbrados a que un glosario se explicita al final de un escrito, para subsanar las posibles carencias que el potencial lector pudo haber tenido sobre

los conceptos, términos y/o tecnicismos utilizados. No obstante, el autor decidió iniciar explicando los conceptos y terminología que usó en su escrito; lo cual se agradece, pues ello permite una mejor lectura de lo explicado y analizado en dicho texto.

En este sentido, considero que la estructura del libro resulta bastante propositiva e, inclusive, atípica. La Introducción en sí misma es una novedosa contribución al tema tratado, pues aporta una mirada particular sobre el surgimiento de la aviación comercial a partir del revisionismo que se realiza sobre dicho tema. Asimismo, el contenido de cada uno de los cinco capítulos que componen la obra se concatena de una forma explicativa y analítica que permite una apreciación particular, en términos temáticos y cronológicos, sobre el desarrollo de la aviación comercial; aspectos más específicos que mencionaré al referir específicamente los cinco capítulos de la obra.

Asimismo, es atípica pues, como ya mencioné, inicia con un glosario, además que el propio autor refiere y prefiere que no haya una conclusión, sino un epílogo al escrito publicado; esto da cuenta de la concepción que el autor tiene sobre la historia, donde nada está dicho, incitando a mejores explicaciones sobre lo ya analizado y expuesto por él mismo. De esta forma, el autor comparte generosamente un apartado final de las fuentes utilizadas, al que también me referiré más adelante.

Ahora bien, el autor inicia con un planteamiento que hoy en día nos parecería obvio, pero que en su momento resultó sumamente trascendental para las comunicaciones; es decir, con la aviación, las distancias ya no se calcularían en kilómetros o millas, sino en horas, lo que revolucionó la percepción del tiempo durante el siglo XX. En este sentido, al prestar atención a lo acontecido durante el periodo de entreguerras y en el resto del siglo XX, el autor propone analizar la creación, evolución y consolidación del Sistema Mundial de Caminos Aéreos, que en realidad es el tema central de la obra. Inclusive, el libro se pudo titular *Historia Mínima del Sistema Mundial de Caminos Aéreos*, tema que es atendido desde diferentes aristas, como lo técnico, la tecnología, la legislación, lo político y, sobre todo, lo económico; por lo que resulta un libro complejo, pero afable.

El término *World's Airways System* (Sistema Mundial de Caminos Aéreos) fue acuñado en 1936 por el jefe de Aviación Civil de Canadá, John A. Wilson, el cual, paulatinamente, trascendió a un concepto que conjuntó la dinámica e interacción experimentadas entre gobiernos y empresarios relacionados con la aviación en general y la comercial en lo particular.

El autor propone que, después de la Gran Guerra (1914-1919), Europa experimentaría dos grandes sucesos que propiciaron el

establecimiento de las aerolíneas comerciales. El primero de ellos fue la evidente destrucción de las comunicaciones terrestres y marítimas durante la guerra, lo que remite a lo planteado por el historiador británico Ian Morris en su libro *Guerra, ¿para qué sirve?* (2017) en donde sostiene que las guerras han permitido, de manera global y agregada, más beneficios que pérdidas, ya que los conflictos bélicos han incidido en el desarrollo de la tecnología. El segundo suceso fue la imperiosa necesidad de seguir transportando personas y toda clase de mercancías para ayudar a la reconstrucción europea después de esta primera conflagración mundial del siglo XX. Ambas experiencias, como sugiere atinadamente el autor, se concatenaron con otro factor que resulta nodal en su análisis: la importancia de conectar nuevamente los “viejos mercados mundiales” en términos económicos.

De esta forma, la obra estudia cómo tanto los gobiernos partícipes de la aviación (los Estados nacionales), como los productores, comerciantes, banqueros e inversionistas (actores privados) participaron en cambios institucionales que resultaron fundamentales para el surgimiento de la aviación comercial. Con lo cual también existió un intercambio de bienes manufacturados, así como de modas e ideas en términos culturales. Como refiero, esta obra es interesante, pero compleja, por todas las temáticas particulares que atiende.

Debido al estallido de la Segunda Guerra Mundial en 1939, esta expansión comercial a través de la aviación se detuvo pausadamente, ya que durante el conflicto se priorizaron, evidentemente, las operaciones militares aéreas. Al término de este segundo conflicto mundial, se restablecieron paulatinamente los caminos aéreos y se realizaron reuniones internacionales para volver a impulsar la aviación comercial. Como sugiere el autor a lo largo del capítulo tercero, después de la Segunda Guerra Mundial, la aviación comercial retomó su crecimiento debido al desarrollo tecnológico que ésta experimentó, no sólo por los avances que en este rubro fueron surgiendo, sino también por la incidencia del turismo internacional, del cual, cabe señalar, México fue partícipe, principalmente, durante el gobierno de Miguel Alemán con establecimiento de un aeropuerto internacional en noviembre de 1952. Por lo que, como plantea tangencialmente el autor, en esta segunda recuperación mundial del transporte aéreo al mediar el siglo XX, el turismo internacional adquirió una evidente significación en el traslado de personas con fines propiamente de paseo y recreación.

Así, a mediados de la década de 1970, el combustible utilizado por las aeronaves fue impactado por la crisis de los precios del petróleo, repercutiendo en las tarifas de las aerolíneas y una consecuente disminución en el uso de este medio de transporte. Lo

que llevó a que tanto empresarios como gobiernos plantearan estrategias económicas, tarifarias y de rutas, así como la integración de aerolíneas internacionales, a fin de disminuir costos de operación para abarcar con menores recursos un mayor mercado del transporte aéreo internacional. Esto, como explica el autor, se logró con relativo éxito a finales del siglo pasado e inicios del presente, en un contexto neoliberal y, paradójicamente, monopolizador, puesto que para 2010 serían tres las corporaciones que agruparon a la mayoría de las compañías aéreas internacionales: Star Alliance en 1997, Oneworld en 1999 y Sky Team en 2000. Estas alianzas estratégicas permiten considerar que el Sistema Mundial de Caminos Aéreos propuesto en 1936 en realidad se consolidó entre 1997 y 2000.

En este sentido, como el propio autor menciona en la introducción, el objetivo de su obra es “analizar el surgimiento, crecimiento y consolidación del Sistema Mundial de Caminos Aéreos” (pág. 18), a través de una perspectiva proveniente de la historia mundial y económica. Para ello, plantea tres ejes analíticos: el primero de ellos es *la legislación aérea internacional*, en donde se enfatiza sobre el derecho aéreo y las implicaciones que éste tuvo en la soberanía nacional, tanto para los gobiernos como para los empresarios partícipes en este nuevo medio de comunicación —que conectó distancias en

lo que sería considerado espacio nacional e internacional—, y cómo reconsiderar esta nueva concepción de la soberanía en términos constitucionales.

El segundo eje analítico es *el concepto de eslabonamientos económicos*, a partir del cual se plantea una serie de concatenaciones que conformaron el desarrollo del mercado aerocomercial internacional, influido por aristas tanto internas como externas. Dicho de otra forma, este desarrollo se relacionó con el avance desigual y relativo experimentado por determinados países (principalmente Estados Unidos y Gran Bretaña) que tuvieron la capacidad económica y de infraestructura para fabricar, poner en circulación por cuenta propia y ofertar a otros países aeronaves para subsanar lo que ya se planteaba como una necesidad en una realidad sumamente mundializada y, poco después, globalizada.

Así, el tercer eje analítico que guía la presente obra son *los estudios de sociedad, ciencia y tecnología* realizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México, a través de los cuales, entre otras aristas, se planteó que dichos estudios tratarían de subsanar una necesidad fáctica con relación al avance que estaba experimentando la aviación en términos mundiales y, particularmente, lo realizado en este rubro en términos nacionales, de acuerdo al propio desarrollo de la ciencia y la tecnología respecto

a la aviación. Lo que derivó en el surgimiento de una nueva disciplina: la aeronáutica, que trató de conjuntar la ingeniería con las necesidades sociales, a fin de que los viajes aéreos fueran en menor tiempo, con mayor seguridad de sus pasajeros y con una mejor posibilidad de alcanzar mayores distancias.

La obra se compone de cinco capítulos. En el primero se expone que, para el desarrollo de la aviación comercial, se tuvo que presentar un proceso de formulación, consenso e instauración de una legislación internacional que regulara el vuelo de aeronaves extranjeras sobre los espacios aéreos soberano-nacionales. Puesto que traspasar las fronteras nacionales no sólo implicaba un peligro después de haberse experimentado dos conflagraciones mundiales, sino también plantear cómo sería redefinida la soberanía aérea a través de convenios internacionales.

En el segundo capítulo se reconstruye el surgimiento de la aviación comercial y su crecimiento hasta 1939, con base en el Sistema de Mundial de Caminos. Poco antes de la conclusión de la Segunda Guerra Mundial y debido a las directrices que ésta adquirió con la derrota, primero de Italia y después de Alemania, para 1944 el bloque de los Aliados, principalmente Estados Unidos, retomó la política de “cielos abiertos” (pág. 127), lo que produjo discrepancias, sobre todo, con Gran Bretaña y la URSS.

En este orden de ideas, en el capítulo tercero, se plantea que entre 1945 y 2000 la aviación, tanto de pasajeros como de mercancías, se extendió prácticamente a todos los países que poseían una aerolínea nacional conexas al ámbito internacional. Se prioriza la explicación del contexto neoliberal, suscitado entre finales de la década de 1970 y a lo largo de 1980, para plantear que este nuevo paradigma económico repercutió en una mayor competencia en rutas, tarifas y servicios, así como en el establecimiento de nuevas aerolíneas. Esto no, necesariamente, se vio reflejado en la calidad de la aviación comercial (pág. 162), pero sí en una política extensiva y expansiva de la aviación comercial en el mundo occidental, abarcando, a su vez, determinadas regiones del continente asiático que se incorporaron a este proceso a través de la anterior política de cielos abiertos.

Lo considerado en los tres primeros capítulos obedece a una narración analítica sobre determinados tópicos ordenados secuencialmente en relación con las temáticas ya señaladas y una determinada cronología. Sin embargo, el capítulo cuarto ya no continúa con esa secuencia temática y cronológica, por lo que se puede mencionar que existe una parte uno (los tres primeros capítulos) y una parte dos (capítulos 4 y 5) del libro. Pues, el referido capítulo cuarto engloba, en un periodo de casi cien años, varios de los tópicos expuestos en los tres anteriores capítulos, específi-

camente, la relación entre ciencia-tecnología y el transporte aéreo. Intitulado “Más alto, más rápido, más lejos...”, el cuarto capítulo evidencia cómo el desarrollo de la aviación comercial estuvo íntimamente asociado con la evolución de la ciencia y la tecnología, perfeccionó, en menos de un siglo, el transporte aéreo, y proporcionó “ventajas competitivas” sobre los medios tradicionales de comunicación terrestres y marítimos (pág. 179), pues inclusive se menciona que para 1937 cruzaron el océano Atlántico más pasajeros por avión que por buque.

Así, en el quinto capítulo, como una secuencia del anterior (una segunda parte del libro, de acuerdo con mi particular lectura), se plantea la dialéctica existente entre la aviación, la legislación, la economía, la ciencia y la tecnología, en ese periodo de casi cien años, a partir del concepto *eslabones*, proponiendo la generación de un sistema económico-social y tecnológico que impactó en los mercados y economía mundiales.

Finalmente, el apartado de Fuentes (compuesto de 33 páginas), desglosa puntualmente las utilizadas en la introducción, cada uno de los cinco capítulos y el epílogo. Su extensión, en sí misma, refleja la ardua investigación realizada por el autor, pero no sólo eso, sino que también resulta un propositivo catálogo de repositorios para aquellos interesados en los distintos tópicos analizados en esta obra; en

este sentido, quién lea a cabalidad este libro encontrará una riquísima fuente para sus propias investigaciones en ciernes o futuras respecto al establecimiento del Sistema Mundial de Caminos Aéreos y los orígenes de la aviación comercial en México.

Dr. Gilberto Urbina Martínez
Facultad de Estudios Superiores
Acatlán, UNAM