

El expansionismo territorial y económico a través de los cielos

LAZARÍN MIRANDA, FEDERICO. 2022. *HISTORIA MÍNIMA DE LA AVIACIÓN COMERCIAL*. MÉXICO: EL COLEGIO DE MÉXICO.

Jesús Alejandro Morales Olivera*
Universidad Autónoma Metropolitana,
Unidad Iztapalapa

Resumen: *Historia Mínima de la Aviación Comercial explica los inicios, desarrollo y consolidación de la aviación mundial. Desde sus primeras legislaciones, su papel en las principales guerras del siglo XX, la creación de aerolíneas, el surgimiento del turismo y el nuevo mercado aéreo. Todo esto progresó de la mano con los avances tecnológicos y de la ciencia que mejoraron los aviones, la infraestructura y las rutas turísticas y comerciales. Las principales potencias mundiales vieron en la aviación un campo potencial para desplegar sus fronteras y fortalecer su mercado económico.*

Palabras clave: *aviación, legislación, ciencia, mercado, aerolíneas.*

Federico Lazarín logra plasmar su gran interés sobre los temas de aviación mundial. Este libro busca describir y analizar el nacimiento, desarrollo y consolidación del Sistema Mundial de Caminos a través de tres ejes: la legislación, los eslabonamientos económicos, y los avances en ciencia y tecnología. A diferencia del ferrocarril y de los transportes marítimos y terrestres, la aviación no cuenta con suficientes investigaciones respecto a su impacto en el mundo, por lo que esta obra llena un hueco importante en la historia de los

transportes. Además, permite conocer la importancia de la tecnología al momento de aplicarse en la aviación: el impacto que generó a nivel económico (turismo y comercio) permitió que el mercado obtuviera una nueva forma de relacionarse. El libro se divide en cinco capítulos y un epílogo. Los primeros tres apartados se estructuran de forma cronológica, mientras los últimos abordan la relación transporte-tecnología.

En su primer capítulo, partiendo desde el vuelo de los hermanos Orville y Wilbur Wright en 1903, Lazarín cuenta los inicios

*j.alejandromorales@outlook.com

de la aviación y de las normas globales asociadas a ella. La primera mitad del siglo XX se reconoce por el estallido de la Primera y Segunda Guerra Mundial. Al culminar cada una de ellas, se firmaron acuerdos de paz. Junto con estos tratados, se buscó establecer una regulación en el área internacional de transportes aéreos. Los gobiernos nacionales, principalmente, de las potencias europeas, se encargaron de establecer normas para el Sistema Mundial de Caminos Aéreos. Ante la devastación que sufrió Europa en la Primera Guerra Mundial, en 1919 se llevó a cabo la Convención de París, donde se dieron los primeros avances en materia de aviación comercial. Comenzó la planeación de regulaciones de vuelo entre países. Frente a los ataques que dejó la guerra, se advirtió la necesidad de no permitir que cualquier avión traspasara fronteras. La aviación permitió a los países tener mayor protagonismo en el área internacional. Luego de la Segunda Guerra Mundial, se restablecieron las actividades aéreas. Surgieron entidades como la Asociación Internacional de Transporte Aéreo y la Organización de Aviación Civil Internacional, encargadas de vigilar los convenios entre países y asesorar a las empresas en temas de transporte aéreo.

El segundo capítulo narra los objetivos de la aviación posteriores a la Primera Guerra Mundial. Al finalizar

dicho conflicto, la humanidad advirtió los alcances que los transportes aéreos tenían. La devastación de caminos ocurrida durante estos cuatro años y la afectación de comunicaciones no pasó desapercibida por los gobiernos. En un mundo todavía imperialista (europeo y agregando a Estados Unidos) se vio una oportunidad de ampliar fronteras a través de los cielos. Se aprovechó el personal de la guerra con experiencia en vuelo y las regulaciones para acordar una adecuada distribución de vuelos. Incluso, Lazarín menciona que los antiguos aviones de combate fueron adaptados para transportar pasajeros de las nacientes aerolíneas mundiales.

Respecto a las aerolíneas, el autor señala que luego de la Primera Guerra Mundial, comenzó la creación de compañías modernas. Antes del conflicto, se tiene registro de que la primera línea aérea fue alemana, la *Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft*, que recibía apoyo del gobierno y practicaba vuelos locales. Después de 1918, las nuevas aerolíneas tenían la novedad de ser apoyadas por empresarios con la intención de establecer negocios. Claramente, hay una diferencia de objetivos. De este modo, las nuevas líneas tuvieron mayor inversión y, por tanto, mejor desarrollo tecnológico. Así, diferentes países del mundo comenzaron a inaugurar sus primeras aerolíneas. Gracias a la información que el autor

brinda, se aprecia el crecimiento en número de aerolíneas: sólo en 1919, hubo 22 líneas: ocho inglesas, seis francesas, dos neerlandesas, dos colombianas, una sueca, una belga, una suiza y una australiana. Para los próximos 20 años, surgieron nuevas en países como México, Alemania, Estados Unidos, Brasil, Canadá e Italia.

El tercer capítulo explica cómo se retomaron las operaciones aerocomerciales en el mundo después de la Segunda Guerra Mundial. Luego de la devastación de Europa por el conflicto, el restablecimiento de actividades requirió de innovar para mejorar el servicio de la aviación. En este contexto, las aerolíneas aumentaron y de manera exponencial, casi al unísono, la cantidad de pasajeros. El turismo fue una nueva modalidad que le permitió a países que no figuraban como potencias mundiales tomar partido en la economía mundial. La llegada de miles de turistas a puntos atractivos en países de todos los continentes otorgó una derrama de dinero importante. Las personas podían conocer otros países y emprender una aventura que ampliara sus conocimientos culturales. En ese sentido, Lazarín explica que la creación de acuerdos bilaterales permitió la apertura de un mayor número de agencias turísticas y, por ende, un mejor rendimiento económico.

La aviación encontró y formalizó un mercado que le otorgó un avance pleno.

El desarrollo de nuevas rutas exigió mejorar la calidad de los aviones. Ahora los objetivos eran transportar un mayor número de pasajeros en menor tiempo y con más comodidades. Gracias a esto, las empresas medianas se formalizaron y las pequeñas fungieron como redes alimentadoras de alcance local. Sin embargo, con la crisis del petróleo de los setenta el mercado aerocomercial disminuyó. Debido a la gran demanda de transporte y destinos, hubo aerolíneas que no pudieron atender la cantidad de viajes para sus usuarios. Ante esta necesidad, hubo compañías que ofrecieron boletos más económicos para no verse excluidos del mercado competitivo. En las últimas décadas del siglo XX se firmaron acuerdos que permitieron un mayor surgimiento de nuevas aerolíneas. La política de cielos abiertos permitía una libre competencia que formó fusiones entre aerolíneas para compartir operaciones, ganancias y pérdidas.

El cuarto capítulo es el más técnico de todo el libro. Lazarín explica cómo la ciencia y tecnología contribuyeron al perfeccionamiento de la aviación mundial. Retomando lo sucedido en la Segunda Guerra, los transportes sufrieron modificaciones. Dentro del conflicto, se desarrollaron aviones bombarderos capaces de causar mayores bajas, trasladar tropas y provisiones y movilizar heridos. Ocurrido lo anterior, las medidas ahora eran implementadas para que los aviones

volaran más alto, rápido, lejos y cargaran con más pasajeros. También se añadieron elementos que disminuyeron el peso y ruido a los transportes. Finalmente, el diseño formó parte de estas novedades. Gracias a ello, nacieron nuevos modelos y fabricantes en diferentes países para aplicar facilidades a la hora de volar y brindar mayor seguridad y comodidad a los tripulantes. Los motores dotaron de mayor competitividad a las aerolíneas, generando un amplio mercado ahora no sólo de pasajeros, sino de piezas: turborreactores, turbinas y reactores. Adentrándonos en las cabinas, Lazarín muestra que la implementación en los tableros de los aviones permitía una mayor precisión al momento de registrar los datos de vuelo y llevar un mejor control de los viajes. Del mismo modo, la cartografía mejoró el desplazamiento aéreo al ubicar más detalladamente los destinos aéreos.

El último capítulo revisa los eslabonamientos¹ de la aviación. Lazarín explica que el impacto económico de los transportes aéreos se traduce en eslabonamientos hacia atrás y adelante. Los primeros fungen como los ingresos que genera el capital financiero, la fabricación de piezas y aviones. Los segundos, son la infraestructura que se construye gracias a este despliegue económico y la consolidación del

comercio internacional. Por último, Lazarín realiza un breve resumen de la situación en México durante el siglo xx. Menciona el Primer Congreso Nacional de Aeronáutica de 1927 como un punto de partida para impulsar la aviación y la necesidad de invertir en este campo para el futuro desarrollo industrial y militar. Gracias a un personaje de nombre Juan F. Azcárate, se informó al gobierno sobre la necesidad de impulsar la construcción de aviones y producir mejores productos y diseños que le representaran al país un desarrollo económico de la mano de las principales potencias mundiales. Lamentablemente, Lazarín relata que la falta de visión de las autoridades políticas mexicanas no permitió que se generaran multiplicadores para crear industrias. Por ello, el desarrollo aéreo en México tuvo cierto retraso.

Para concluir con su trabajo, Lazarín hace un recuento de los retos que la aviación enfrentó durante el siglo xx. Si bien deja claro el desarrollo y profesionalización de este medio de transporte, también recalca las afectaciones de servicio: la Guerra del Golfo, el atentado del 11 de septiembre y las disoluciones de la Unión Soviética y de Yugoslavia redujeron considerablemente el turismo hacia los países que luchaban entre ellos.

¹ Relaciones o vínculos entre compradores y vendedores dentro de unidades productivas o sectores económicos.

Del mismo modo, indica que el reciente brote de COVID-19 es la situación que más ha perjudicado a las agencias de viajes; significando pérdidas considerables por la disminución de vuelos como consecuencia de las medidas tomadas para contener la pandemia.

Me parece que esta obra es un homenaje a los temas y la metodología que trabaja el doctor Lazarín Miranda: la aviación, la historia de la ciencia, la historia cuantitativa y la exhaustiva búsqueda en los archivos documentales. El autor logra transmitir su conocimiento y pasión con las fotografías y diseños de piezas que conforman un avión y con las tablas y gráficas que presenta al lector para proyectar los avances en la aviación.

Este libro cumple con difundir la importancia de la aviación desde el siglo XX hasta nuestros días. Las innovaciones en la ciencia aplicadas a los transportes brindaron lo necesario para incrementar el comercio internacional y abrir las puertas de cada país hacia el mundo, para conocer y enriquecer su historia. La bibliografía utilizada confirma el trabajo de investigación del autor: archivos mexicanos y extranjeros, bases de datos y páginas electrónicas de difusión.

Los medios de transporte terrestres y marítimos ya contaban con trabajos de investigación histórica, cuantitativa y científica que nos hacen comprender el impacto de las innovaciones en un marco económico y social a nivel mundial. No

cabe duda que Historia Mínima de la Aviación Comercial llega desde los cielos a enriquecer la historia de los transportes, la ciencia y la economía mundial del siglo XX.

Historia
M·Í·N·I·M·A

La aviación comercial



FEDERICO LAZARÍN MIRANDA

EL COLEGIO DE MÉXICO