

Federico Lazarín Miranda, *Historia mínima de la aviación comercial*. México: El Colegio de México, 2022, 298 p.

Este es un libro producto de años de investigación del autor sobre la aviación a nivel mundial. Si bien Federico Lazarín se ha interesado sobre todo en la aviación militar, en esta ocasión nos ofrece un texto sobre el desarrollo de la aviación comercial en el siglo xx y las primeras décadas del siglo xxi. El texto es corto en relación con el panorama que analiza y con una redacción sencilla, características que permiten una lectura fluida. Está dividido en cinco capítulos y un epílogo.

El autor nos revela en la introducción que su objetivo fue reconstruir cómo se creó el sistema mundial de caminos aéreos para transportar bienes y personas. Esta investigación es innovadora en la historiografía mexicana pues hasta el momento la historia de la ciencia y de la tecnología se han ocupado más de la institucionalización de los saberes así como de rescatar biografías de mujeres y hombres destacados en la labor científica. Tal vez uno de los campos menos cultivados en esta rama de la historia ha sido el desarrollo tecnológico y la situación de la tecnociencia en nuestro país. En pocas ocasiones nos hemos ocupado de estos temas de investigación ocurridos en otros lugares o a nivel mundial como no sea para explicar las prácticas ya sea académicas o económicas que han arraigado en México. Por

tanto, una de las más importantes aportaciones de este texto, desde mi punto de vista, es el enfoque que trasciende las fronteras nacionales y al mismo tiempo ubica la participación mexicana en esta historia de la aviación comercial.

Por otra parte, considero que ya era necesaria una obra de historia de la aviación realizada en México pues hasta el momento ha predominado la investigación sobre el impacto del uso de los ferrocarriles en la historia nacional quedando relegados otros medios de transporte que también han sido fundamentales para la economía mexicana desde el siglo XIX.

Montada sobre las rutas marítimas mundiales, las rutas de navegación aérea aprovecharon los conocimientos previos al mismo tiempo que innovaron en la tecnología del transporte por aire. Ante la expansión de los mercados, las rutas aéreas debieron diversificarse. Para ello fue indispensable firmar acuerdos internacionales que establecieran el control sobre el espacio aéreo, que definieran las características de las aeronaves y las condiciones del intercambio. La legislación tanto internacional como nacional debió transformarse a medida que la situación económica mundial favoreció o desalentó el tráfico aéreo, de manera que la reconstruc-

ción de la legislación para transitar por el espacio aéreo planetario ha cambiado de acuerdo con los vaivenes del desarrollo económico mundial. Esto se estudia en el primer capítulo del libro.

El siguiente capítulo analiza el inicio de la aviación comercial en un mundo cuando el imperialismo europeo todavía dominaba gran parte del planeta. Esta situación explica por qué la mayoría de las compañías aéreas tenía su base en estados europeos aunque ya se mostraba el poderío económico de Estados Unidos. Antes de la Segunda Guerra Mundial destacan México y Brasil como los únicos países no imperialistas que tenían líneas aéreas. A lo largo de este capítulo Federico Lazarín nos presenta cómo se fue estructurando el espacio aéreo para enlazar a la mayor cantidad de regiones posibles en los cinco continentes; este proceso se tornó lento durante la Segunda Guerra Mundial cuando la transportación aérea se volcó a resolver los imperativos militares.

En el capítulo 3 se analiza el desarrollo de la aviación aérea comercial al finalizar la guerra y durante la segunda mitad del siglo XX. La aviación comercial fue favorecida por la expansión de la economía mundial en las décadas de los cincuenta y sesenta,

bonanza que declinó en la siguiente década. Para la memoria de algunos de nosotros la estrepitosa bancarrota de Pan Am en 1991, línea aérea que se presentaba como la más vigorosa y confiable, marcó un cambio en la transportación por aire difícil de olvidar. Aunque el capítulo explica que la aparición de alianzas estratégicas entre diversas compañías bajó los costos de la transportación aérea, los usuarios apreciamos que los boletos de avión siguen siendo costosos y durante los viajes tenemos que pagar hasta por el agua que tomamos. Las apreciaciones de los consumidores encuentran una explicación, aunque no un consuelo, con la lectura de este capítulo. Es claro que la transportación aérea no se ha detenido y la conexión intercontinental acorde con la globalización de la economía, se ha consolidado, pero ello no se ha traducido en un abaratamiento de los precios al consumidor. Tal vez el número de pasajeros se ha incrementado década tras década, pero ello no significa que más personas puedan utilizar el avión para viajar, solamente muestra que lo más probable sea que quienes tiene posibilidad de viajar en avión, lo hacen con más frecuencia. En el epílogo Lazarín indica que, aunque poca gente pueda viajar en avión, las consecuencias de la transportación

aérea pueden apreciarse con la rápida expansión de la pandemia de Sars Cov2 o Covid 19 que aún no termina, pues, a pesar de todo, los seres humanos seguimos entrando en contacto por rutas marítimas, lacustres y, sobre todo, terrestres para las que todavía sirven las bicicletas, los equinos y hasta caminar.

Los capítulos 4 y 5 dejan el análisis comercial propiamente dicho para explicarnos las condiciones científicas y tecnológicas que crearon la posibilidad de utilizar aviones para transportar bienes y personas. Muy pronto la tecnociencia se hizo cargo de la fabricación de aviones, sus componentes y todo lo necesario para su operación: estructura aeroportuaria y caminos de acceso a los aeropuertos. En efecto, la industria aérea comercial rebasa con mucho a la fabricación y uso de aviones. Alrededor de esta industria se desarrollan otras como la instalación de firmas comerciales en los aeropuertos, solo por mencionar alguna.

Esta Mínima historia de la aviación comercial da cuenta de los mecanismos que impulsan a los aviones, su diseño, los aparatos de medición y cómo la industria se ha esforzado por proporcionar viajes más rápidos y confortables para los pasajeros. Dos capítulos que pueden parecer áridos

por el tipo de información que presentan pero que son indispensables para comprender cómo ha sido posible desarrollar esta industria.

El libro presenta una gran cantidad de cuadros, gráficas, mapas e imágenes que apoyan la exposición del autor. De esta manera quien nunca ha entrado a la cabina de un avión puede aprender lo que se encuentra en ella. De la misma forma, el lector logra sintetizar mejor la información contenida en el texto. Los mapas también ilustran las rutas comerciales aéreas, como lectora me hubiera agrado ver un mapa donde el Pacífico estuviera en el centro como los que tenía Japan Airlines de tal manera que se pudiera apreciar la conexión mundial no solo con Europa como centro en torno al cual se ha tejido este enjambre de rutas aéreas ya que, actualmente y a pesar de la pandemia, los aviones siguen volando aunque no lleven una gran cantidad de pasajeros y muchos de ellos viajan por Asia, en dirección al continente americano y Oceanía sin pasar por Europa.

En cuanto a las fuentes, Lazarín Miranda consultó la mayoría de los archivos mexicanos localizados en la Ciudad de México que tienen información sobre aviación, así como el archivo del Instituto Tecnológico de Massachusetts y



del Museo Nacional Aéreo y Espacial, ambos en Estados Unidos. A ello añadió la consulta de una gran cantidad de páginas electrónicas recurso al que actualmente debemos acudir para ampliar las fuentes de información, así como a las publicaciones electrónicas a las cuales nos proporciona acceso la Universidad Autónoma Metropolitana. También nos proporciona una bibliografía publicada cuantiosa. Así, esta Historia mínima de la aviación comercial está fincada sobre una gran cantidad de fuentes que nos muestran la dedicación del investigador.

Tan solo me resta llamar a los lectores a acercarse a esta obra fruto de años en investigación en el campo que les abrirá nuevas perspectivas de investigación y análisis a los historiadores interesados en investigar acerca de la historia mundial y nacional del siglo xx y de las primeras décadas del siglo xxi.

MARTHA ORTEGA SOTO

ORCID.ORG/0000-0002-0021-5330

Universidad Autónoma Metropolitana

Unidad Iztapalapa

MOS@XANUM.UAM.MX

D. R. © Martha Ortega Soto, Ciudad de México, julio-diciembre, 2023.