

Lazarín Miranda, F. (2022).
Historia mínima de la aviación comercial (vol. 12).
México: El Colegio de México,
296 pp., ISBN 978-607-564-385-4

Hoy el espacio global es más estrecho gracias a las rutas de tráfico aéreo que, de forma acelerada, modificaron la percepción del espacio y el tiempo. Como sugiere el historiador Karl Schlögel (2007), esto nos sitúa en un giro espacial, donde el mundo histórico sucede en un espacio geográfico. Así, la historia de los caminos aéreos y de su transporte cuenta con una representación espacial, por ejemplo, en los mapas de las aerolíneas que ofrecen sus servicios, en los mapas de tráfico aéreo en tiempo real, o en los primeros trazos de rutas aéreas resguardados en un archivo histórico. En otras palabras, el espacio se expresa en términos del pasado, del presente y del futuro.

El giro espacial se revela en la *Historia mínima de la aviación comercial* (2022), volumen doce de la colección Historias Mínimas, publicada bajo el prestigioso sello editorial de El Colegio de México (15 de agosto de 2016).¹ Su autor, Federico Lazarín Miranda, estudioso de la historia de la aeronáutica en México (2006 y 2018), articula

una obra compleja en cinco capítulos y un epílogo, con bibliografía detallada, un glosario de términos aeronáuticos, al que se suman tablas y gráficos, así como imágenes y mapas para orientar al lector.

A lo largo de 296 páginas se emprende un vuelo que recorre una historia económica del Sistema Mundial de Caminos Aéreos, entre 1918 y el año 2000, en tres perspectivas analíticas: “la legislación aérea internacional; el concepto de los eslabonamientos económicos; y los estudios de sociedad, ciencia y tecnología (SCT)” (2022, p. 18). Además, considera al turismo como una cuarta variable de análisis, mencionada en algunas secciones de la obra, pero no desarrollada por completo. El marco temporal propuesto, ligado a la economía del siglo XX, justifica las transformaciones de la aviación comercial. Por un lado, entre 1919 y 1939, se gestó su expansión a nivel internacional; un segundo momento, de 1945 a 1980, creció el mercado y evolucionó el transporte, y una tercera fase de crisis que orilló a la industria a implementar cambios radicales, entre mediados de los ochenta y finales del siglo XX.

En las primeras líneas de esta historia mínima se advierte que el espacio fue primordial en la constitución del derecho aéreo para regular a la aviación comercial. En el primer capítulo, el autor explica las diferencias entre la política de espacio aéreo nacional frente al libre tránsito o política de cielos abiertos, donde la idea de la soberanía de los Estados, defendida por la primera posición, predominó ante la propuesta de desregulación para fomentar el libre mercado. Esto favoreció a las aerolíneas nacionales, al eliminar a la competencia y facilitar su sobrevuelo por otros espacios aéreos a través de acuerdos bilaterales. Al mismo tiempo, distintas organizaciones internacionales desempeñaron un papel central como agentes de

¹ La colección Historias Mínimas es una idea original de El Colegio de México, cuya propuesta editorial que hoy suma setenta y dos volúmenes, se inspiró en la *Historia Mínima de México*, coordinada por Daniel Cosío Villegas en 1973. Hasta el momento no se cuenta con un proyecto similar, de gran calado, en México y en el mercado editorial hispanoamericano. Por último, dicha colección está dirigida a un público con estudios universitarios, cuyos autores, académicos mexicanos o extranjeros, expertos en los temas presentados, realizan la proeza de sintetizar una historia con lenguaje sencillo, pero, al mismo tiempo, de forma rigurosa.

empresas y estados, hasta que se eliminaron las trabas en el mercado.

El segundo y tercer capítulo desarrollan la historia de la aviación comercial. Lazarín ofrece un breve repaso de los primeros vuelos experimentales de transportación de carga, pasajeros y correo, emprendidos desde el ámbito público y privado, periodo en el que se gestaron las primeras aerolíneas comerciales. La Primera y Segunda Guerra Mundial fueron eventos clave en el desarrollo de tecnología, misma que transitó de la aviación militar a la civil al término de los conflictos. De igual forma, revisa de forma sucinta la creación y desarrollo de las aerolíneas en Europa y Estados Unidos, en especial su esquema empresarial, en su mayoría de carácter estatal, e incluye el caso de la Unión Soviética, nación que estaba fuera del circuito comercial aéreo. A la par, analiza la operación del mercado aéreo, que tiene como telón de fondo una tensión entre la visión del espacio aéreo nacional y la política de cielos abiertos. Hacia la década de los noventa del siglo XX, como ocurrió en otros aspectos de la vida económica global, las aerolíneas debieron generar alianzas estratégicas para sobrevivir, aunado a la oleada de privatizaciones.

El desarrollo de la ciencia aeronáutica y la tecnología, aspectos tratados en el capítulo cuatro, explican el incremento de las flotas aéreas con mayor capacidad de asientos, la oferta de vuelos con mayor altitud y distancia recorrida, acortando los tiempos de viaje. La demanda de mejores aviones impulsaba su estudio y fabricación, y una vez construidos, las innovaciones se ofrecían en el mercado. El autor presenta los cambios descritos que la industria de la aviación experimentó, acompañado de imágenes y esquemas propios.

En el capítulo quinto se discute una de las tesis centrales de la obra, la participación del transporte aéreo en la economía por medio del concepto de eslabonamiento, inspirado en la historiografía ferroviaria mexicana. Mientras que el ferrocarril contribuye hacia adelante y hacia atrás, la aviación comercial lo hace en esas dimensiones y hacia dentro. Esto sugiere que los eslabonamientos de distintas actividades económicas, derivadas de la industria de la aviación, conducen al desarrollo, por ejemplo, del sector industrial y turístico. Cabe

señalar que la cuantiosa información que ofrecen los capítulos anteriores es recuperada en esta última parte para sustentar la idea de los eslabonamientos, donde al fin el caso mexicano cobra cierta relevancia para el libro.

Por último, el recorrido cierra con un epílogo repleto de turbulencias por los problemas que la industria ha enfrentado desde el año 2000. El balance concluye con las posibles repercusiones de la pandemia del coronavirus, a finales de 2020. En aquel momento crítico, el panorama era incierto por el cierre de fronteras de la mayor parte de los países como parte de las medidas sanitarias para frenar los contagios, decisión que generó un drástico descenso en la demanda de vuelos y la eventual quiebra de grandes compañías. Se trata del episodio más complicado para la industria aérea y de un difícil aterrizaje para la Historia mínima de la aviación comercial, al interpretar esa situación con información de coyuntura que, en ocasiones, sustituye la mirada histórica por un análisis prospectivo.²

Las fuentes consultadas en numerosos repositorios nacionales e internacionales, como archivos históricos, bibliotecas, acervos en línea, páginas web, entre otros, dan cuenta de una investigación exhaustiva. Esto se evidencia en la construcción de robustos cuadros estadísticos y gráficos que fundamentan el diálogo que sostiene Lazarín con la historiografía sobre este tema, en su mayoría anglófona. Es destacable que, en ocasiones, se distancia de dichas interpretaciones y sugiere nuevas explicaciones en torno a la historia de la aviación comercial en un marco internacional. Quizá por esto, el espacio dedicado a revisar casos como México es mínimo, a diferencia de los ejemplos europeos o de Estados Unidos que predominan en la argumentación. En ese sentido, el autor advierte que, si bien la literatura de divulgación en nuestro país es abundante, la bibliografía académica sobre este tema es escasa, por lo que la Historia mínima de la aviación comercial puede ser considerada un punto de inflexión para futuros trabajos de ese tipo.

² A mediados de 2022, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) estimaba que en 2023 la industria volvería a ser rentable y podría recuperarse en 2024.

Frente a un libro que podría ser una obra de consulta obligada, es de extrañar la desigual edición de los trece mapas y algunas imágenes que se ven pixeladas. La calidad de la reproducción de los primeros tendría que mejorar, de preferencia en fondo blanco, con un lenguaje cartográfico oportuno y una leyenda que permita al lector interpretarlos, en una escala y proyección adecuada, anotando algunas referencias en un tamaño apropiado, como los nombres de los países, o los océanos del mundo. Algunos mapas fueron elaborados por el autor y otros son reproducciones de sitios de internet, lo que explicaría su presentación desigual y que su impresión carezca de calidad. Por esta razón, su uso en este trabajo se percibe más como una simple ilustración que como parte esencial de la investigación. También se recomienda que el contenido escrito corresponda con los planos presentados, ya que el autor comenta tres casos, mapas 3.8, 3.11 y 3.12, que no fueron incluidos en el libro (pp. 145, 148-149). Es extraño que el departamento editorial no hubiese puesto atención en estos detalles, a diferencia de otras obras de la misma colección que incluyen mapas de rutas, como la *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina* (Kuntz, 2015). Resueltos estos fallos, la *Historia mínima de la aviación comercial* puede convertirse en una historia del Sistema Mundial de Caminos Aéreos de altos vuelos, que pone a la geografía en diálogo con la historia, al espacio con el tiempo.

Marcela Mijares Lara
Facultad de Filosofía y Letras, UNAM

REFERENCIAS

- El Colegio de México. (2016, 15 de agosto). Javier Garciadiego, profesor-investigador de El Colegio de México comenta la colección [Archivo de Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=Fyz_Ml4lsUI
- International Air Transport Association. (2022). *Global Outlook for Air Transport. Times of Turbulence*. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance--june-2022---report/>
- Kuntz Ficker, S. (2015). *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. El Colegio de México.
- Lazarín Miranda, F. (2018). El desarrollo de la ciencia aeronáutica en México. El caso de Juan Guillermo Villasana y la hélice Anáhuac. *Revista Inclusiones*, 5 (Núm. Esp.), 278-307. <https://revistainclusiones.org/index.php/inclu/article/view/908>
- Lazarín Miranda, F. (2006). Autoridades federales y desarrollo aeronáutico en México (1909-1982). En M. Contreras, M. E. Romero y J. Méndez (Coords.), *Poder público y poder privado. Gobiernos, empresarios y empresas, 1880-1980* (pp. 363-41). Facultad de Economía-UNAM.
- Schlögel, K. (2007). *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y Geopolítica* (J. L. Arántegui, Trad.). Ediciones Siruela.