

Introducción

La aviación comercial ha ocupado en Latinoamérica un lugar central, aunque en volumen el tráfico aéreo latinoamericano resulta todavía bastante modesto. Los desafíos de la geografía, con su vastedad, sus barreras físicas y su población desigualmente distribuida, y las insuficiencias de los sistemas de transportes terrestres son, en buena medida, responsables de esta centralidad.

El progreso de la aviación como medio de transporte ha sido muy notable, en los últimos decenios, en el conjunto de los mercados mundiales. Todos los continentes han experimentado la misma tendencia, si bien destacan por su ritmo más acelerado de crecimiento los casos de Asia y América Latina. Las razones que explican este diferencial de aumento descansan sobre dos procesos: por un lado, el bajo nivel relativo de la expansión en los períodos históricos anteriores y su potencial de crecimiento vinculado con sus características geográficas; por el otro, la inserción en los mercados de larga distancia de grandes grupos aéreos, fruto de las fusiones de aerolíneas que ya tenían una trayectoria muy destacada. De este último caso formarían parte compañías de América Latina como Avianca y Latam. Esto no contradice el hecho de que históricamente la región haya tenido una baja participación en el tráfico aéreo mundial, estimándose en solo un 6 % en la actualidad, pero se prevé que alcance unas tasas de

crecimiento entre el 4,7 y el 7 % anual, muy por encima de Europa o los Estados Unidos, que solo estaba previsto que lo hicieran a tasas del 1 o 2 % (Larroulet y Ardiles, 2018, pp. 162-163) hasta el impacto de la crisis del COVID-19, que ha echado por tierra estas previsiones desde 2020. En todo caso, en regiones como América Central el crecimiento ha sido muy rápido, con un 21,6 % entre 1992 y 2014 (CEPAL, 2015), fruto del impacto del proceso de liberalización del transporte aéreo de pasajeros, de la reubicación de los centros de distribución de vuelos y del aumento de la demanda global de América Latina y el Caribe.

A pesar de esta importancia, comparada con otros medios de transporte, la evolución histórica de la aviación comercial ha sido objeto de un menor interés académico. En vivo contraste con Europa y los Estados Unidos, la historia de las compañías aéreas, y en general la del papel de la aviación en América Latina, ha sido bastante menos visitada en la historiografía del transporte aéreo. Para tratar de cubrir este hueco y aportar una visión continental de la aviación comercial en su perspectiva histórica hemos reunido en esta monografía un conjunto de investigaciones que pretende realizar un primer balance y una perspectiva comparativa de la transcendencia de este sistema de transporte para los países y para el conjunto del continente.

A lo largo de varias décadas, el transporte aerocomercial en particular fue uno de los elementos claves en los planes y proyectos con los que los sectores dirigentes latinoamericanos, civiles y militares imaginaron la modernización y el acortamiento de la brecha con los países desarrollados. Más allá de los planes, la aviación comercial contribuyó efectivamente a dar

forma a la vida de las poblaciones de la región: a lo largo del siglo XX los aviones han llevado y traído turistas, migrantes, hombres de negocios, funcionarios estatales, medicinas, periódicos, correspondencia, mercadería, rompiendo el aislamiento de zonas remotas o poco conectadas, acortando distancias y afectando profundamente a infinidad de comunidades. La aviación ha creado en torno de sí, directa e indirectamente, multitud de empleos y de oportunidades económicas y es una de las facetas de los procesos de globalización que afectaron a la región. El transporte aerocomercial ha sido un símbolo de modernidad y progreso y sobre él se han proyectado multitud de expectativas sociales, que se han traducido en disputas concretas por la conectividad aérea, entrelazadas con otras tensiones políticas, a veces muy cruentas, que atravesaron a Latinoamérica en el siglo XX y lo que va del XXI.

Como dijimos, la historiografía acerca del transporte aéreo en Latinoamérica ha tenido un desarrollo limitado. Felizmente, en los últimos años esto ha comenzado a revertirse; los trabajos reunidos en este volumen son una alentadora muestra de este novedoso interés. Los atraviesan una serie de problemáticas comunes que vinculan el campo con debates centrales para la disciplina y para el futuro de la región.

En primer lugar, como evidencian varios de los capítulos de este volumen, la mirada sobre la aviación comercial tiene el potencial de echar nueva luz sobre la cuestión del Estado. Actor fundamental en el desarrollo de la aviación comercial en Latinoamérica en el siglo XX, también lo fue, de diferentes modos, en todo el mundo. Así, la historiografía sobre las primeras décadas de la aviación comercial norteamericana ha subrayado la centralidad que tenían los contratos de correo para hacer económicamente viables a las aerolíneas y el caso de Pan American durante la Segunda Guerra Mundial y la

posguerra da cuenta de los fuertes lazos entre Estado y empresas aéreas aún en contextos liberales (Van Vleck, 2013). En Europa, el vínculo entre aviación comercial y Estado fue aún más estrecho, y las empresas estatales o mixtas fueron la norma desde los años cuarenta (p. ej. Palmer, 2009; Pirie, 2009; Vanthemsche, 2002; Vidal, 2008). En América Latina esta relación estuvo modelada sobre todo por dos cuestiones específicas: de un lado, como en otros países del que comenzaría a llamarse «tercer mundo», por la problemática de la modernización y el desarrollo (vinculada además a otras cuestiones como las aspiraciones a la autonomía económica, las disputas por la hegemonía entre países de la región y los conflictos internos entre nacionalistas y liberales en sus diferentes versiones); del otro lado, las preocupaciones políticas sobre la integración territorial. Varias contribuciones al presente libro ahondan en esta problemática. Los trabajos de Diego Barría sobre los orígenes de LAN en Chile y de Melina Piglia sobre una primera «revolución de los aviones» en Argentina, entre 1956 y 1966, dan cuenta, entre otras cosas, de las tensiones y los vaivenes alrededor del Estado en su faz de empresario aéreo, mientras que Manuel Contreras, Alcides Goularti Filho y Piglia llaman la atención sobre las múltiples formas en que los Estados modelaron el negocio de las aerolíneas privadas, desde los subsidios hasta la regulación estatal de los mercados aéreos y la inversión pública en infraestructura aeronáutica. Como muestra el trabajo de Etienne Morales sobre Cubana de Aviación, las aerolíneas estatales se convirtieron también en símbolos, en encarnaciones de la identidad nacional e, incluso, en vehículos de propaganda política.

La cuestión del territorio emerge como otra de las preguntas centrales en el campo de los estudios sobre la aviación comercial y es, como dijimos, particularmente acuciante en el

caso latinoamericano. La aviación comercial produce rutas, redes de infraestructura, conecta y desconecta ciudades, reconfigura las nociones de distancia, crea nuevos lugares (como los aeropuertos nuevos que transforman zonas despobladas o rurales) y contribuye a procesos de construcción de lugares (como los procesos de apertura y masificación turística). En el cruce entre las estrategias comerciales de las empresas aéreas (incluidas en ellas sus decisiones respecto a la modernización de sus flotas), las políticas aéreas de los Estados, las demandas de ciudades, provincias o estados, las limitaciones y los ritmos de construcción y modernización de las infraestructuras aeronáuticas, la aviación comercial produjo cambiantes territorialidades. Los trabajos de Camila Luna sobre la política aérea del Mercosur y de Javier Vidal sobre la estrategia de Iberia en América Latina dan cuenta de la articulación de espacios supranacionales a partir de las redes aéreas. A escala nacional, como muestra el trabajo de Karim León sobre el caso colombiano o el de Piglia, la aviación comercial contribuyó a la reconfiguración de nociones —cambiantes— de distancia y de jerarquía entre ciudades.

Otra de las temáticas centrales al desarrollo de la aviación que se destaca es la cuestión de la dependencia de la tecnología ajena a la región, la relevancia de las relaciones internacionales en la industria aérea y el papel de las Fuerzas Armadas en el surgimiento y la tutela de las actividades del sector. Por su particular vínculo con América Latina, se ha incluido una aportación desde la óptica española, dado el papel de primera magnitud de España en el establecimiento de una relación privilegiada de enlaces aéreos entre Europa y América Latina a lo largo de la segunda mitad del siglo XX (Vidal, 2008).

Las actividades inherentes a la aviación se vincularon a estos tres aspectos señalados, todos ellos íntimamente unidos.

Las relaciones internacionales derivadas de la propia actividad de la aeronáutica entre naciones fueron, desde su nacimiento, fundamentales. Dada la naturaleza bélica del impulso de la aviación con la Primera Guerra Mundial en Europa, era lógico que, en sus orígenes, el sector aeronáutico estuviera bajo la tutela de las Fuerzas Armadas. Fruto de este interés militar y de la naturaleza diplomática e internacional que envolvía las actividades aéreas, la tecnología concentró también un interés permanente en la evolución de la aviación como prolongación técnica de la influencia en el ámbito de las relaciones internacionales. Las estrategias nacionales estuvieron por tanto atravesadas por estos tres elementos que se entrecruzaron permanentemente desde los orígenes de la aviación comercial, acompañando durante toda su historia al transporte aéreo en América Latina.

La dependencia tecnológica externa fue una característica permanente de las aerolíneas en la región. En su fase inicial, durante la década de 1920, la presencia de aviones de fabricación europea fue una constante. Francia, Alemania, Gran Bretaña e Italia tuvieron una amplia representación de sus producciones aeronáuticas en prácticamente todos los países. La fabricación de aviones, motores y accesorios para la aviación durante la Gran Guerra convirtió a Europa en un gran taller con hangares en todos los países, con empresarios y representantes de marcas comerciales que aprovecharon el fuerte gasto militar del Estado para expandir la producción (Bamforth y Abbott, 2019; Newton, 1965). Alemania tuvo una notable presencia no solo en la oferta de aparatos, sino también en la gestión, el asesoramiento y la inversión en las primeras aerolíneas que se organizaron en la región. El caso de Colombia, como pone de manifiesto Karim León, es el más significativo. En este país fueron particularmente influyentes los intereses

industriales germánicos desde la fundación, en diciembre de 1919, de la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA). Esta aerolínea, con aparatos alemanes y aviadores de la misma nacionalidad, produjo inmediatamente una consideración de rivalidad en los intereses de los Estados Unidos, que desde su Departamento de Estado consideró que los europeos estaban alcanzando una gran influencia en los asuntos de América Latina, región preferente para la entonces naciente potencia de la América anglosajona (Randall, 1972). Lo mismo cabe decir del Lloyd Aéreo Boliviano (LAB), compañía aérea del país andino que estuvo bajo gestión alemana hasta 1941, año en que intervino decididamente el Estado, como explica Contreras en su participación en el libro.

El choque de intereses, patente en el hemisferio desde la independencia de las repúblicas americanas, no dejó de aumentar en una industria en la que los europeos tenían ventaja, aunque los Estados Unidos entraran rápidamente a plantear la competencia. La rivalidad fue patente a comienzos de la década de 1930, cuando los Estados Unidos iniciaron la expansión vigorosa de sus compañías aéreas en el continente, con Pan Am y Panagra como puntas de lanza (Van Vleck, 2013). La presión del Departamento de Estado de los Estados Unidos para ir tratando de desplazar la influencia tecnológica y empresarial europea en América Latina se intensificó a lo largo de los años anteriores al estallido de la II Guerra Mundial. El objetivo no solo era reducir la presencia y la influencia de la técnica aeronáutica europea, sino ampliar la de la aviación comercial norteamericana frente a la debilidad tecnológica y de recursos propios. Todo ello en un contexto de rearme internacional, tanto en Europa como en los Estados Unidos. En este sentido, las aerolíneas comerciales se convirtieron en instrumento de la política diplomática e internacional al servicio

de los intereses de Estado. Panagra y Pan Am desempeñaron progresivamente este papel, utilizando todos los mecanismos posibles hasta culminar en la salida de alemanes, franceses y británicos de América Latina. El sentido del control tecnológico de la aviación comercial se extendió también al ámbito de las infraestructuras. Así, por ejemplo, el Estado boliviano delegó a la compañía LAB, entre 1930 y 1948, la construcción y conservación de los aeródromos y sus pistas de aterrizaje. Con la nacionalización posterior de esta aerolínea se produjo la entrada de Panagra en el capital del LAB, con lo que parte de la infraestructura terrestre al servicio de la navegación aérea estuvo en manos de la aérea estadounidense. Fue Panagra también la compañía que gestionó préstamos en su propio país para renovar la flota de LAB, además de prestar sus gerentes para la administración de la nueva aerolínea boliviana donde, formalmente, el Estado andino disponía del 55 % de las acciones. Tras la II Guerra Mundial y el desplome de Alemania, el caso de Bolivia —extensible a prácticamente todos los países de la región— señala claramente el interés de la política exterior de los Estados Unidos por tutelar de cara al futuro el desarrollo de las aerolíneas en el continente.

Al mismo tiempo, la industria aeronáutica estadounidense comenzó a penetrar en el corazón de las diversas aerolíneas nacionales que desde mediados de 1920 proliferaron en la región. La elección de flota aérea para los países latinoamericanos fue una cuestión vinculada no solo a la estrategia de los mandos militares de cada país, sino también a los objetivos de la política de relaciones internacionales, teniendo en cuenta el marco fuertemente nacionalista en que comenzó a construirse la aviación comercial en todo el hemisferio. El debate de fondo fue el de si se creaban aerolíneas nacionales de propiedad estatal o fuertemente controladas desde la administración

pública o si se daba entrada y se permitía un papel significativo a las compañías de capital y propiedad extranjeras. El señuelo que inició el proceso de elección de tecnología aérea fue el de asegurar una de las primeras funciones de la aviación civil que fue el traslado del correo postal, tanto para los territorios nacionales como, especialmente, el dirigido hacia el exterior. El caso chileno ilustra bien cómo en sus inicios fueron los aviones y las compañías francesas los que formalizaron los convenios para transportar el correo, pero ello iba en contra de los mecanismos que las aerolíneas norteamericanas desarrollaron para hacerse con el control de los itinerarios internacionales en la región. Panagra diseñó su política de expansión sobre la base del aprovechamiento de los mercados de cabotaje de los diferentes países con el acceso a los contratos de distribución de las líneas de correo postal.

Fue frecuente que las aerolíneas nacionales en América Latina, hasta la década de 1950 y 1960, trataran de tener diversificadas sus flotas entre proveedores de diferentes nacionalidades. LAN, la aerolínea chilena, por ejemplo, tuvo aparatos en su flota de procedencia francesa, alemana y de los Estados Unidos. En muchos otros casos, las compañías aéreas mantuvieron interés en dotarse de capacidad industrial mediante la instalación de talleres especializados para reparar, mantener e incluso construir, en las primeras décadas de su funcionamiento, aviones bajo licencia extranjera. Además de un cierto grado de independencia técnica, estas iniciativas cumplían con las expectativas de las Fuerzas Armadas que siempre mantuvieron una visión nacionalista de la aviación como un instrumento que podía afectar sensiblemente a la gestión de la seguridad, centrada en la defensa, la vigilancia y el control del territorio. Dependiendo de la fortaleza financiera de los diferentes países, estas acciones fueron posibles

para algunos, pero imposibles para otros, como revela el caso de Bolivia ya señalado.

La diversificación tecnológica se mantuvo en las flotas de las compañías de América Latina después de la Segunda Guerra Mundial. A pesar de que el conflicto bélico produjo un progresivo cambio de hegemonía desde Europa a los Estados Unidos en la aeronáutica civil, la capacidad limitada de financiación de las compañías nacionales de bandera latinoamericanas, la mayor parte de ellas ya bajo gestión y propiedad estatal, no permitió en el corto y medio plazo una rápida renovación de flotas. Esto explica que estas se mantuvieran relativamente anticuadas, especialmente las que se dedicaron al ámbito del cabotaje. La renovación e incorporación de flota se dejó sentir en la segunda mitad de la década de 1950, a partir de la introducción de los jets destinados a las conexiones internacionales de largo radio. En su mayor parte, las aerolíneas latinoamericanas optaron por modelos de fabricación estadounidense, especialmente de las empresas fabricantes Boeing y Douglas, mientras que las producciones europeas quedaron para los BAC de Transbrasil en los inicios de la década de 1970 y los Handley Page Dart Herald, también británicos, que había adquirido su precursora Sadia en la década de 1950. En el caso brasileño cabe reseñar la pionera adquisición de los aparatos autóctonos de la fábrica Embraer en los años de 1970-1980 (Dalla Costa y Prates, 2018). La apuesta de estos fabricantes por la tecnología propia constituyó un elemento fundamental del despegue industrial brasileño en la industria aeronáutica.

Caso aparte es el de la aviación cubana. Fuertemente vinculado a la tecnología aérea de los Estados Unidos y a los vínculos comerciales con la Pan Am desde la década de 1930, el país caribeño giró hacia la adquisición de flota soviética tras

la revolución de comienzos de 1960. Aunque mantuvo parte de la flota anterior, basada en aviones Douglas DC 3, Constellation y los turbohélices de Britannia, en la segunda mitad de la década de 1960 su compañía de bandera, Cubana de Aviación, comenzó a utilizar los modelos soviéticos IL 18 e IL 62. El proceso de transición de flota, como muestra Morales en este libro, no fue rápido, y la compañía pública mantuvo la flota anterior y la procedente de las fusiones con Aerovías Q y Cuba Aeropostal, formada por Curtis 46 y Douglas C-47. La tradición, sin embargo, fue claramente la de abastecerse de aeronáutica norteamericana en el caso de las compañías aéreas de México. Desde sus inicios en 1927, la aerolínea mexicana funcionó como subsidiaria de Pan Am y ello le hizo acreedora del uso de la flota de su matriz. Lo mismo cabe decir de Aerovías Guest y Aeronaves de México.

Los procesos de renovación de flota estuvieron en su mayor parte ligados a las presiones de los agentes comerciales de las empresas fabricantes de aviones, a los problemas financieros de los estados propietarios de las aerolíneas y a los imperativos de las relaciones internacionales entre países. En el primero de los casos hay que incluir los problemas políticos que los diferentes enfoques sobre la empresa pública mostraron en la gestión de los procesos de renovación de flota. El caso de Argentina, como se explica en el texto de Piglia, muestra ejemplos de cómo los gestores del Estado afrontaron con debates enconados la renovación de la flota de Aerolíneas Argentinas desde finales de 1950 y a lo largo de la década de 1960. Además de estos dilemas, Argentina hizo frente a las presiones de las compañías aéreas privadas que pugnaban por disponer de los avales públicos para poder adquirir nuevos aviones. Todo ello en un contexto en el que la incorporación de los modernos motores jet a reacción constituía un elemento clave para

garantizar el éxito de la explotación con rentabilidad del negocio de la aviación comercial. Aerolíneas Argentinas eligió los Air Comet IV de fabricación británica en 1958 para sus conexiones internacionales, cuando una parte importante de los especialistas técnicos y comerciales coincidían en que eran menos eficientes que los jets de fabricación estadounidense, singularmente los Boeing 707 y los Douglas DC 8. Como se vería poco tiempo después, Aerolíneas tuvo que reemplazar estos modelos de fabricación británica por los Boeing 707. Algo similar ocurrió con Austral, la aerolínea de cabotaje argentina, en 1964-1969, cuando se sustituyeron los viejos DC3 y Curtis 46 por jets de BAC y los DC9.

El trasfondo de las polémicas políticas sobre los costes de la renovación de flotas siempre fue el de la pugna de los fabricantes principales y los intereses y las alianzas diplomáticas conectados a las relaciones internacionales de los diferentes países. El caso de España y la utilización de su aerolínea de bandera Iberia a comienzos de la década de 1970 pone en evidencia cómo el Estado puso la aviación comercial al servicio de sus objetivos: no solo para apoyar políticas de soporte diplomático en períodos concretos, sino también para apoyo industrial. También desempeñó un papel fundamental el control de las Fuerzas Armadas sobre la aeronáutica, que era vista como un instrumento privilegiado de la política de defensa aérea de los diferentes países. El contexto histórico de la Guerra Fría agudizó las políticas de alianzas militares y, dentro de ellas, las del suministro de aviones para las Fuerzas Aéreas. El abastecimiento de los principales fabricantes pasó a desempeñar un papel todavía más importante del que habían supuesto en el primer período de expansión de la aviación comercial después de la I Guerra Mundial. Si en esta primera fase la industria aeronáutica tuvo una pluralidad de empresas de diferentes países,

tras la II Guerra Mundial los Estados Unidos se convirtieron en el gran proveedor de la industria fabricante de aviones comerciales, con un destacado papel de liderazgo (Pattilo, 1998). La recuperación europea en la década de 1960 no fue suficiente para conseguir liderazgo y solo con el proyecto Airbus, a partir de 1970, se recondujo el equilibrio de la producción mundial de aviones civiles con un renovado papel de la industria aeronáutica europea (McGuire, 1997). La política de colaboración multilateral del viejo continente permitió que Francia, Alemania y España pudieran construir un proyecto industrial que equilibró el poder de mercado de los fabricantes norteamericanos, Boeing y Douglas, que habían dominado el mercado de aviones de fuselaje ancho hasta la irrupción del Airbus 300 europeo (Chadeau, 1995).

Cuestión importante para la región en materia de innovación tecnológica aerocomercial es la política de construcción y el despliegue de infraestructuras. En este punto, no se cuenta con estudios sistemáticos sobre la evolución histórica de la construcción de aeródromos y aeropuertos en América Latina. Hay trabajos recientes que contemplan, desde la perspectiva de la liberalización introducida a partir de los años 1980-1990, los efectos del aumento de la capacidad y la transformación de los aeropuertos y las políticas seguidas por la mayor parte de los grandes países de la región, especialmente de privatizaciones, pero no los antecedentes de los cuales se partía (Lipovich, 2008; Serebrisky, 2011; Vidal, 2015). Precisamente, los trabajos de Luna sobre la integración regional que supuso el Mercosur para la aviación comercial nos introducen en un análisis histórico que arroja luz sobre cómo operó dicha integración sobre las políticas de las primeras oleadas de liberalización. La articulación de esos dos procesos —liberalización en el plano de las relaciones aéreas y en el de

la construcción de infraestructuras aeroportuarias— muestra cómo las estrategias de los grandes cargadores internacionales de Estados Unidos y Europa se encontraron con estrategias diferenciadas dentro de Mercosur, mantenidas entre los países que no llegaron a cuajar en una política de integración o siquiera de armonización de las políticas a implementar. En este punto, se observa una dicotomía de esos mismos intereses entre los países relativamente pequeños como Chile, Paraguay y la Argentina; y, a su vez, entre estos y Brasil.

El impulso al proceso de cambio de las regulaciones institucionales estuvo detrás del auge y la expansión de la aviación comercial a escala internacional. La liberalización de los mercados en los años 1980 y 1990 cambió en profundidad las bases sobre las que se había desarrollado el transporte aéreo hasta entonces. Europa y los Estados Unidos fueron los impulsores y primeros implicados. Sin embargo, inmediatamente se produjeron las correspondientes repercusiones en otras áreas geográficas mundiales. América Latina experimentó simultáneamente este cambio de regulaciones y, al mismo tiempo, un proceso de privatizaciones de sus activos empresariales públicos. Aerolíneas e infraestructuras aeroportuarias afrontaron sus adaptaciones a mercados más libres y con regulaciones menos rígidas. El resultado de este período más reciente todavía no ha sido estudiado desde una perspectiva histórica de forma sistemática. Algunas cuestiones se abordan en el trabajo de Luna en este mismo libro, al mismo tiempo que se plantean pistas sobre cómo ha evolucionado este proceso a escala regional. Lo que sabemos hoy son impactos parciales, a la espera de esos balances. La mayor parte de los países de América Latina y el Caribe han realizado progresos en la mejora de sus infraestructuras aéreas, mejorado la seguridad de las operaciones aéreas y la aeronavegación. Países como Colombia

y Chile disponen de aerolíneas más eficientes en su crecimiento, aunque no todos los países han mejorado su conectividad (Vega, 2017). Otros, en cambio, han experimentado procesos lentos y cambiantes en su aplicación de los principios de la liberalización, como resulta en el caso de México.

La historia de la aviación comercial en América Latina es mucho más que el conjunto de textos que se han reunido en este libro. Queda todavía mucha investigación que realizar y balances por abordar, y es en ese contexto en el que hay que insertar las aportaciones reunidas en este libro. La mayor parte de los capítulos se refieren fundamentalmente a los primeros 50 años de la aviación comercial, por lo que quedan todavía aspectos sustanciales de la evolución más reciente que habrá que seguir desarrollando en futuros trabajos. Lo que nos impulsó a editar los trabajos de este libro fue la relevancia de los materiales que reunimos en el Sexto CLADHE (Congreso Latinoamericano de Historia Económica) celebrado en Santiago de Chile en julio de 2019, y los variados debates que allí se mantuvieron. Nuestra idea es poder reflexionar sobre la conformación histórica de la aviación comercial en la región y sobre cómo ha evolucionado esta en la mayor parte de los países. Quedan varios países por incorporar en el futuro; temas por estudiar y fases más recientes de la evolución de la aviación comercial por conocer con mayor profundidad. La tarea no ha acabado, sino que, a tenor de los materiales aquí reunidos, permanecen muchos estímulos para continuar.

Javier Vidal
Melina Piglia