



Boeing: Las alas de la codicia

Por: [Alejandro Nadal](#)

Globalización, 17 de abril 2019

[La Jornada](#) 17 abril, 2019

Región: [EEUU](#)

Tema: [Tecnología](#)

El vuelo 302 de Ethiopian Airlines se estrelló pocos minutos después de despegar de Addis Abeba el 10 de marzo pasado, llevando a la muerte a 157 personas. El avión era un Boeing 737 Max. Cinco meses antes, el vuelo 610 de Lion Air, con el mismo tipo de aeronave, se desplomó después de despegar de Jakarta, provocando la muerte de 189 pasajeros y tripulantes.

Estos accidentes alertaron a las autoridades de muchos países y a los ejecutivos de Boeing. Algo debía estar mal con el avión 737 Max. Mientras la Unión Europea cerraba su espacio aéreo a este tipo de aviones, la Agencia Federal de Aviación (FAA) estadounidense se resistía. El CEO de Boeing, Dennis Muilenburg, llamó a Trump para insistir en que el 737 Max era un avión seguro y que sería un error impedir que continuara volando. Pero la presión internacional se intensificó, y el 13 de marzo la FAA no tuvo más remedio y decretó que toda la flota de 737 Max debía quedarse en tierra.

La semana pasada los ejecutivos de Boeing admitieron que ciertos problemas del sistema de control aerodinámico habían sido la causa del accidente. Esto abre las puertas a un *tsunami* de demandas no sólo de los familiares de pasajeros, sino de docenas de líneas de aviación que compraron esos aparatos y que ahora no pueden utilizarlos. Las cancelaciones de pedidos del 737 Max suman ya más de 456, y las pérdidas en el valor de mercado de las acciones de Boeing superan 4 mil millones de dólares. La compañía se encuentra en una situación comprometida.

Poco después de que Boeing reconociera que los sistemas electrónicos de control automático pudieran estar relacionados con el accidente, otras revelaciones mostraron que el problema era más profundo y se encuentra conectado con la feroz competencia con su rival Airbus por el control del mercado mundial de aviones. A final de cuentas, la causa de los accidentes se encuentra en la irresponsabilidad y codicia de ingenieros y ejecutivos de Boeing.

En 2010 la empresa europea Airbus dio a conocer planes para dotar a su familia de aviones A320 de un nuevo motor, más grande y eficiente en el consumo de combustible. La plataforma A320 había sido un éxito comercial y le había quitado una importante parcela de mercado a Boeing. El nuevo A320neo era una grave amenaza para Boeing. Sus dirigentes tuvieron que escoger entre diseñar una nueva familia de aviones o adaptar la estructura de los 737 para la nueva batalla.

El diseñar y lanzar una nueva familia de aviones es extraordinariamente costoso para una compañía de aviones y puede comprometer a toda la empresa. Así que Boeing prefirió dotar sus 737 de nuevos motores que pudieran rivalizar con los del A320neo.

Sólo que hay una diferencia esencial entre el Airbus A320 y el Boeing 737. El primero es

más alto y permite instalar los nuevos motores sin problema. En cambio, el 737 es más bajo y por esa razón no podía acomodar los nuevos motores de mayor diámetro bajo sus alas. En 2010 la compañía estuvo a punto de cancelar esa estrategia, comenzar a diseñar una nueva familia de aviones y dejar que Airbus se quedara con una mayor parcela del mercado durante algunos años. Pero en 2011 los ingenieros de Boeing anunciaron que el problema de la baja altura del 737 se había resuelto, cambiando la posición de los motores sobre los montantes en las alas y elevándolos para alejarlos del suelo.

Pero el cambio en la posición de los motores cambió el comportamiento aerodinámico del 737. Al acelerar, el avión tiende a elevar la nariz por arriba del nivel de seguridad, y si eso no se corrige el aparato pierde velocidad y sustentación. Para corregir ese defecto, Boeing instaló un sistema electrónico MCAS, que automáticamente baja la nariz del avión. Este nuevo sistema casi ni se menciona en los manuales de operación, porque Boeing quería vender el 737 Max como un aparato esencialmente idéntico a los anteriores de la misma familia, lo que permitiría reducir el costo de entrenamiento para los pilotos.

Pero muchos pilotos estadounidenses se quejaron de que el avión mostraba una peligrosa tendencia a inclinar la nariz hacia abajo. Otros se quejaron de que no habían recibido información sobre el sistema MCAS, y que nadie les había indicado cómo desactivarlo.

La FAA debió comprobar que el cambio en la posición de los motores del 737 Max no comprometía la seguridad del avión. Pero en años recientes la FAA ha sufrido tantos recortes presupuestales que tuvo que delegar a Boeing la tarea de certificar la seguridad de sus propios aparatos. Este síndrome de la autocertificación es el mismo que se promueve en el sistema financiero y la industria farmacéutica. Boeing pudo vender sus aviones 737 Max al amparo de este sistema.

Los pedidos del 737 Max pasaron de 150 en 2011 a 914 en 2012, mientras los del nuevo A320 se desplomaron. Pero hoy los accidentes de Lion Air, en Indonesia, y de Ethiopian Airlines han llevado a Boeing al borde de la quiebra, con miles de aviones 737 impedidos de volar y demandas de compañías de aviación por pérdidas astronómicas. Las alas de Boeing se derriten al calor de la codicia.

Alejandro Nadal

Alejandro Nadal: *Profesor e investigador de economía en el Colegio de México (COLMEX).*

La fuente original de este artículo es [La Jornada](#)
Derechos de autor © [Alejandro Nadal](#), [La Jornada](#), 2019

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: [Alejandro Nadal](#)

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not

modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca