

**Javier VIDAL OLIVARES, *Las alas de España. Iberia, líneas aéreas. De aerolínea de bandera a transportista mundial (1940-2005)*, Universitat de València, València, 2008, 268 pp.**

Javier Vidal Olivares presenta en este libro una historia de la aviación comercial española a través de su principal protagonista, la compañía Iberia. Iberia nació en 1927 como empresa privada vinculada a intereses alemanes, aunque no comenzó a registrar una actividad mínimamente destacada hasta 1940. Ese año fue adquirida por el estado español y cuatro años después se integró en el Instituto Nacional de Industria (INI), pasando a operar prácticamente en monopolio (con la excepción de Aviaco) en el interior del país y en las rutas con origen o destino España fijadas en los tratados bilaterales vigentes.

El libro está organizado en nueve capítulos. El primero propone una síntesis del funcionamiento del mercado aéreo internacional en perspectiva histórica, atendiendo sobre todo a cuestiones legislativas y tecnológicas. A continuación, se abordan los orígenes de la navegación aérea española en los albores del siglo XX, destacándose la estrecha relación entre la aviación civil y la militar. Los capítulos siguientes se centran en la compañía Iberia: su paso de empresa privada a empresa pública, su rentabilidad, sus mercados, sus directivos, sus trabajadores, sus estrategias publicitarias (se incluyen magníficas reproducciones de carteles) y su progresiva adaptación al proceso de liberalización del mercado aéreo mundial. Cierran el libro unas páginas de conclusiones y un listado de fuentes y bibliografía.

Al término de la segunda guerra mundial, Iberia comenzó a desempeñar un papel destacado en el escenario aéreo nacional e internacional. Su momento de máxima expansión data de los años sesenta, en pleno auge del turismo europeo y del desarrollismo español. Los beneficios acumulados durante aquella década permitieron a la compañía renovar su flota, mediante la adquisición de aviones de factura norteamericana (Douglas) y francesa (Sud-aviation). Hacia 1975-76, la inestabilidad política que siguió a la muerte de Franco, el alza de los precios del combustible y la incipiente liberalización del transporte aéreo en Estados Unidos, influyeron negativamente en la empresa, que perdió un gran volumen de pasajeros y comenzó a arrojar cuantiosas pérdidas financieras. La crisis remitió en los años ochenta, gracias a la relativa estabilidad de los precios del petróleo, el cierre de conexiones asiáticas y africanas no rentables y las sucesivas aportaciones de capital estatal. En la década siguiente, las medidas desregularizadoras adoptadas por la Comunidad Europea y por algunos gobiernos latinoamericanos llevaron de nuevo a la compañía a una situación delicada, que sus responsables intentaron solucionar incrementando su actividad multinacional, especialmente en América Latina. El objetivo era

adquirir una dimensión empresarial suficiente para hacer frente a la competencia. Pero la aventura americana fracasó por el pésimo entorno del mercado mundial tras la guerra del Golfo y la permanente hostilidad de los gobiernos y trabajadores latinoamericanos. Estos problemas vinieron a sumarse a la conflictividad laboral, recurrente desde los años setenta, y a las dificultades para desbancar a los nuevos operadores en el mercado español y europeo, sobre todo las aerolíneas de bajo coste. De 1993 a 1995, Iberia se encontró en una situación próxima a la bancarota, que sólo consiguió solucionarse mediante la privatización de la mayor parte de su capital. La compañía disfruta hoy de una situación más desahogada, con una infraestructura propia en el aeropuerto de Madrid-Barajas (la Terminal 4) y nuevas rutas nacionales (gracias a sus filiales Air Nostrum y Click Air) e internacionales (en el marco de la alianza Oneworld).

Javier Vidal reúne en este libro los resultados de varios años de investigación, que desde 2003 ha venido presentando en numerosas conferencias nacionales e internacionales. Constituyen la base de su estudio los fondos archivísticos del INI y de su sucesora la Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI), junto a la documentación administrativa de Iberia y los informes técnicos del Ministerio de Fomento. Estas fuentes de información se han completado con una adecuada bibliografía sobre el contexto histórico (nacional e internacional), sobre la evolución de la aviación comercial en España y el resto del mundo (industrias, mercados, tecnologías...) y sobre las trayectorias históricas de las aerolíneas más representativas de cada país (Lufthansa, Sabena, Aerolíneas Argentinas, etc.).

Dos son, en mi opinión, las objeciones que cabría realizar a esta obra. En primer lugar, su estructura temática desemboca en un contenido excesivamente reiterativo. Al menos la mitad de los capítulos pasan revista a la historia de la compañía desde los años cuarenta hasta la actualidad: la evolución de resultados, la sucesión de presidentes o la ampliación de flota y plantilla se enmarcan en un contexto que alude, una y otra vez, a los hitos más destacados de la trayectoria histórica de Iberia. Estas reiteraciones dejan en el lector, en ocasiones, la impresión de que el libro es el resultado de una mera agregación de artículos. En segundo lugar, Vidal otorga un tratamiento muy desequilibrado a los mercados europeo y latinoamericano, lo cual justifica apelando a la preferencia histórica de Iberia por los enlaces con América Latina. Según el autor, los directivos de la compañía, presionados por el gobierno franquista, manifestaron pronto su interés hacia esta región, con el doble objetivo de buscar apoyos diplomáticos y mercados en los años de mayor aislamiento internacional del régimen de Franco. La relación de Iberia con sus homólogas latinoamericanas se materializó, en un principio, en el suministro de ayuda técnica y financiera, y más tarde en la compra de porcentajes significativos de su capital social. Por encima de estos inconvenientes, el libro de Vidal refleja una investigación seria, rigurosa y bien documentada, que contribuye a ampliar nuestros conocimientos sobre una de las firmas más destacadas del panorama empresarial nacional e incluso internacional, y solventa la ausencia del caso español dentro del conjunto de monografías disponibles actualmente sobre la historia de las aerolíneas más representativas de cada país o, como define el autor, las “aerolíneas de bandera”.