

ocaso), y que explica la perdurabilidad de estas contribuciones indirectas sobre el comercio interno hasta casi fines del siglo (1896), cuando fueron eliminadas mediando el impulso conjunto del secretario de Hacienda de la nación y un paquete de reformas institucionales. Y ello, sin duda, es una de las razones de su perdurabilidad, por lo menos hasta el nuevo ciclo de guerras civiles e intervenciones extranjeras que sobrevendría de mano del triunfo liberal de 1857.

Si esta investigación contribuye con nueva información, preguntas y análisis a dilucidar los dilemas de la fiscalidad del México independiente –particularmente los concernientes a los ingresos ordinarios de la Hacienda–, también explica las razones de la larga persistencia de viejas contribuciones de antiguo régimen sin recurrir a esquematismos de enfoque, método o interpretativos, renovando nuestro conocimiento del tema. Quizá podría decirse que las alcabalas, pese a su controvertida historia aquí explicada, funcionaron como remedios que aliviaron –aunque no curaron– la “penuria sin fin” de las finanzas mexicanas,⁵ por lo menos durante su primer medio siglo, adaptándose continuamente a las cambiantes circunstancias de esa época. Para proseguir en el esfuerzo de esta novedosa investigación, queda por desentrañar en el futuro próximo, aprovechando las pistas y sendas que ofrece, la segunda época de las alcabalas mexicanas: 1857-1896.

María Cecilia Zuleta
EL COLEGIO DE MÉXICO

Javier Vidal Olivares, *Las alas de España. Iberia, líneas aéreas (1940-2005)*, Alicante, Publicaciones Universidad de Valencia, 2008, 268 pp.

En el primer párrafo de su prólogo, Gabriel Tortella reconoce la ya dilatada ausencia de investigación en torno a Iberia, vacío cubierto ahora por el libro de Javier Vidal: “Ya iba siendo hora de que un libro así se produjera porque Iberia tiene hoy más de ochenta años y es una de las pocas empresas españolas conocidas mundialmente. Con sus virtudes y sus defectos, con sus aciertos y sus errores, Iberia es una parte de nuestra historia reciente y no tan reciente.”

Desde la perspectiva de los estudios empresariales en México, y con seguridad desde otras latitudes latinoamericanas, también podríamos

⁵ Luis Aboites Aguilar y Luis Jáuregui (coords.), *Penuria sin fin: historia de los impuestos en México, siglos XVIII-XIX*, México, Instituto Mora, 2005.

aceptar tan evidente vacío. La impactante caída de Mexicana de Aviación (cuya mustia sobrevivencia tras casi 90 años de funcionamiento seguía en discusión a mediados de diciembre de 2010), la por ahora asentada trayectoria de Aeroméxico, la aparición reciente y el veloz desgaste de un enjambre de aerolíneas de bajo costo, el llamativo racimo de aeropuertos internacionales que cubre el extenso territorio mexicano, las diversas y no siempre exitosas intervenciones del Estado en el sector, entre otros aspectos, podrían ser en México motivo de indagaciones comparables al acucioso estudio de Vidal.

Este libro, además, invita a ser revisado desde diferentes ventanas, atisbado desde múltiples puntos de vista. Y tal vez en ello resida uno de sus puntos fuertes. *Las alas de España* sigue y sobrevuela en gran medida y simultáneamente –no podía ser de otra manera– la propia historia socio-política, diplomática, económica y empresarial del siglo XX peninsular.

Los voluntaristas tiempos del franquismo, por ejemplo, se reflejan con nitidez en los intentos de tan férreo régimen por construir con Iberia una especie de marca con denominación de origen, de enhiesto (y algo imperial) sello hispánico. Tras trece años de existencia, comenzada la década de 1940, recuerda el autor, “se puso en marcha el camino hacia su nacionalización, que culminó en 1944. Iberia se integró desde entonces en el Instituto Nacional de Industria, organismo fundado por la dictadura franquista.” Cruzadas por los colores de la añorada España *única y grande*, las hélices y turbinas de Iberia fueron elevadas en dichos años a la distinguida categoría de aerolínea de bandera, se convirtieron en un símbolo *nacional* que se desplegaba con énfasis, sobre todo, hacia el continente americano.

Las alas puede leerse asimismo desde lo que en las aulas suele llamarse historia mundial. ¿Puede existir mayor expresión de la hegemonía de Estados Unidos tras la segunda guerra mundial que el fascinante mundo de la aviación comercial? Las pinceladas que ofrece Vidal en este sentido dibujan un panorama más que esclarecedor: los ritmos, dinámicas y características centrales del diseño y de la producción de aviones, de la por momentos fugaz tecnología que se aplicaba para modernizarlos, de los itinerarios que negociaban las aerolíneas europeas y latinoamericanas, y hasta de las tarifas que se procuraba imponer o sostener estaban, con frecuencia, pendientes de lo que se programaba desde tan gigantesca potencia científica, tecnológica, empresarial y económica.

El aluvión turístico internacional de los años cincuenta y sesenta integra otra de las aristas que destacan y se detallan en diversos capítulos del libro con al menos tres vertientes de especial interés: *a*) el sostenido arribo de los prósperos estadounidenses a la vieja Europa (España incluida); *b*) la invasión desde la reconstruida Europa Occidental sobre una España que

despertaba y avanzaba hacia lo que habría de ser su más visible actividad económica: el turismo, y *c*) la expansión de la misma Iberia, montada sobre todas estas novedosas oportunidades, volando hacia Nueva York, París, Ámsterdam o Estocolmo, transportando decenas de miles de europeos que llegaban del frío hacia el sol y las costas de Cataluña, el País Valenciano, Andalucía o las islas del Mediterráneo. Quienes se interesen por el desarrollo del turismo internacional, encontrarán en este volumen referencias de notoria utilidad.

¿Y en cuál escenario puede encontrarse una más directa expresión de las crisis y ciclos económicos, de las convulsiones político-militares o de terremotos internacionales similares que en la aviación comercial? Los vaivenes de la misma Iberia, que transitaba de etapas muy redituables a momentos cercanos a la quiebra, sus periodos de ascenso y descenso, se veían sustancialmente influidos por coyunturas que Vidal recuerda, sintetiza, contextualiza y conecta con su objeto de estudio: la abrupta subida de los precios del petróleo en 1973-1974; la invasión de Irak en 1991, durante el mandato de George Bush padre; la muerte de Francisco Franco y la consiguiente fase de inestabilidad en España; “las dificultades de la economía internacional entre 1974 y 1982”; la liberalización del mercado aéreo fomentada desde Estados Unidos en la década de 1980.

Los frustrados planes de Iberia para convertirse en una multinacional y su más que dificultoso desembarco en la América Latina de los años ochenta y noventa, cuando arreciaban en el continente los procesos de apertura, desregulación y privatización, es otro tema con mucha sustancia. Lo enriquecen de manera particular las fuentes utilizadas por Vidal, quien tuvo acceso a documentación íntima de la empresa. Esta incursión por la siempre impredecible América Latina –con vivencias y vaivenes tan singulares como los que transitó con Aerolíneas Argentinas– se agotó con una Iberia que hasta debió recurrir en cierto momento a la autorización europea para financiar y salir viva de semejante aventura. Vidal remata así sus conclusiones sobre tan ruda experiencia: “El plan estratégico de América Latina había resultado un fracaso de tal envergadura que llegó a cuestionar la propia viabilidad y el futuro de Iberia.”

Y claro está: el específico devenir empresarial de Iberia, que alcanza la categoría de eje vertebral del volumen. Como la historia empresarial y el mundo de los servicios constituyen la especialidad de Vidal, sólo queda por decir al respecto que el texto y la investigación que lo sustenta cubren los parámetros requeridos para sugerir con énfasis la lectura de la obra. Entre los puntos que considera destacan: *a*) etapas más visibles en que cabe fraccionar la trayectoria de la empresa; *b*) fases en que operó como aerolínea de bandera y con mecanismos monopólicos en el mercado es-

pañol, y fases en que debió competir, en particular, con aerolíneas de bajo costo; *c*) las diversas formas de gestión a que fue sometida; *d*) intentos de fusión o de alianzas con otras compañías aéreas ya europeas ya latinoamericanas; *e*) mercados interno e internacional de Iberia; *f*) impacto del cambio tecnológico sobre su capacidad de cobertura y de competencia en mercados más tradicionales o nuevos; *g*) búsqueda y modificaciones de su imagen corporativa; *h*) características, acciones y formas de operar de sus presidentes y directivos, e *i*) relaciones laborales, productividad y fortalecimiento de los recursos humanos.

Un capítulo visual y anecdóticamente atractivo es el que alude al desarrollo de la imagen corporativa de Iberia. Entre las páginas 192 y 229 se incorporaron carteles o pósters que muestran de manera expresiva cómo fueron modificándose los criterios publicitarios y de promoción comercial. No puede extrañar que hacia fines de los cuarenta, en los rudos tiempos de la austeridad cotidiana y de un franquismo que anhelaba recuperar símbolos de un pasado grandioso, los carteles mostraran al emblemático don Quijote (algo sorprendido ante el avión que suponemos volaba sobre los molinos manchegos) o a un par de sonriente religiosas (dotadas, claro, de virginales atuendos) en cierto escenario de palmeras caribeñas. Las carabelas y Cristóbal Colón, otro gran *don* de la España evangelizadora, surgen en los años cincuenta. Pero poco a poco las tradiciones y añoranzas históricas dejan paso a la lucha por los mercados y a lo que Iberia (y la misma España) pueden ofrecer: seguridad, comodidad, un trato atento, un salto hasta el París de nuestros sueños, el encanto de las mujeres peninsulares, los 50 años de Iberia, los festejos de los cinco siglos del encuentro con América, Picasso, la aventura de volar a Japón, la conquista de Aerolíneas Argentinas y Venezolana Internacional de Aviación (VIASA), la hazaña de cumplir 75 años de aterrizar y despegar por los aeropuertos de un mundo cada vez más global.

El volumen se cierra con una bibliografía que puede ser muy útil para los interesados en indagar y escribir sobre tan importante sector de los servicios y de la actividad económica, del cambio tecnológico, de la organización empresarial y de su historia.

Mario I. Cerutti Pignat

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN