

aquellos interesados en la historia local, y en especial en las manifestaciones sobre el plano de las redes urbanas. Pero tal vez la principal virtud que exhibe el trabajo reside en la sensibilidad histórica que muestran sus autores, inclinados por formación hacia los aspectos técnicos y hacia el impacto sobre la trama urbana de la red de suministro. Su, en ocasiones, principal carencia es la ausencia de un marco comparativo en el que incardinar la historia del abastecimiento en la ciudad, lo que facilitaría la identificación de singularidades o la formulación de tendencias más globales y una cierta falta de orden en la secuencia de los capítulos, con idas y venidas que, en ocasiones, pueden confundir al lector.

El libro de Nárdiz y colaboradores puede resultar de interés para aquellos que trabajan la historia económica del abastecimiento de agua en nuestro país, pues amplía el catálogo de obras sobre las que sustentar en el futuro enriquecedoras comparaciones sobre las vinculaciones, en las dos direcciones, de las redes y las tramas del crecimiento urbano. Pero indudablemente carece de muchos de los elementos que permitirían poder integrarlo, por fuentes, enfoque o método, dentro del inventario de la historia empresarial, pues los aspectos sociales, de gestión, institucionales, etc. no ocupan la agenda de sus autores.

Jesús Mirás Araujo  
Universidade da Coruña

La literatura sobre transporte aéreo se encuentra con un problema en el mercado al que se dirige. Los cambios se suceden con tal rapidez que resulta difícil explicar todas las cuestiones importantes que van surgiendo e incluirlas en los textos que aspiran a explicar con cierta vocación de continuidad los temas que afrontan. El libro de Pat Hanlon es un buen ejemplo de ello. La aviación civil y el transporte aéreo han experimentado una rápida evolución en la década de 1990, modificándose prácticamente todos los elementos que intervenían en su organización y en las fuerzas del mercado que están detrás.

En su primera redacción Pat Hanlon había concebido la escritura de un libro que plantease cómo han funcionado y cómo funcionan los mercados de transporte aéreo de pasajeros, especialmente desde 1985. Como libro de apoyo a la enseñanza y por tanto con el objetivo de ser utilizado como un manual, el texto se abre con un capítulo dedicado a los puntos básicos del funcionamiento del mercado aéreo, centrándose en las características de la oferta —las compañías— y la demanda, así como los factores que integran los costes operativos de las aerolíneas. Este primer capítulo tiene un enfoque estático y a la vez dinámico, en el sentido de explicar simultáneamente cómo ha evolucionado históricamente el mercado en sus componentes y cuáles son las características básicas del funcionamiento del transporte aéreo en sus principales variables.

**Global Airlines.  
Competition in a  
Transnational  
Industry**

Autor: Pat Hanlon

Editorial: Oxford, Butterworth-  
Heinemann, 1999  
(reimpresión de 2002)

Páginas: 295

ISBN: 0-7506-4350-1

El segundo capítulo recoge temas relativos a los aspectos de la competencia, sobre todo centrándose en tres puntos: el debate en torno a la regulación o la liberalización de los mercados aéreos; la cuestión de las técnicas de comercialización y el uso creciente de los sistemas de información, y, finalmente, la concentración creciente de las compañías como consecuencia de la desregulación de los mercados en Estados Unidos y Europa. Este segundo capítulo reúne buena parte de las discusiones sobre los cambios más profundos que afectan a la aviación civil, en particular a las modificaciones que se han operado y todavía continúan operándose entre una época en la que las aerolíneas tenían un enfoque productivista, donde el aumento de la oferta era fundamental, a otra en la que las compañías tienen que competir y ampliar los servicios que ofrecen, en línea con los fuertes crecimientos de la demanda y los cambios que se han estado operando en el mercado internacional. En definitiva, cómo la liberalización de los mercados ha incrementado la competencia y ha obligado a las aerolíneas a cambiar su estructura y su organización.

El carácter de libro básico de apoyo a la enseñanza de las prácticas de organización del mercado aéreo se advierte en los capítulos cuarto y quinto. El primero de ellos se centra en explicar cómo se desarrollan las redes y sistemas de planificación de itinerarios, el establecimiento de servicios de carácter regional y un aspecto muy interesante que es la comparación entre la organización de los itinerarios en Europa y los Estados Unidos como dos mercados similares en tamaño pero muy diferentes en su organización y planificación de rutas. Al mismo tiempo Hanlon explica también y en profundidad las ventajas e inconvenientes del sistema de organización de vuelos en forma de hubs and spoke system, que supone el mejor sistema de organización y establecimiento de centros de distribución de vuelos. El hecho de que la mayoría de las compañías hayan adoptado este sistema sobre la base de aeropuertos básicos para el establecimiento de las principales rutas aéreas muestra el éxito de esta forma de organización de vuelos en todo el mundo.

El capítulo sexto es, sin duda, uno de los de mayor interés del libro. En él se expone y explica ampliamente el comportamiento de las diferentes aerolíneas en el establecimiento de las tarifas, su proceso de organización y aplicación, profundizando en las características del sistema de gestión del producto que es el de mayor difusión y el mayoritariamente adoptado por el sector desde la década de 1980. Las bases de funcionamiento del establecimiento de las tarifas y la discriminación de precios aplicada por las aerolíneas son especialmente muy bien descritas, además de las otras prácticas habituales como los comportamientos predatorios de algunas compañías en itinerarios concretos con el objetivo de acabar con la competencia.

Los dos capítulos finales se dedican a los temas más candentes en el sector. El primero se refiere a las fusiones y adquisiciones mientras que el segundo se centra en la tendencia —ya muy evidente— hacia la creación de compañías multinacionales bajo el control de propietarios privados. El tránsito desde una política de lucha individual por el mantenimiento de rutas, típico de la época del denominado bilateralismo posterior a la II Guerra mundial, dio paso a un período de mayor competencia con la introducción progresiva de una mayor apertura. Ello afectó a las aerolíneas de dos maneras. La primera cuestionando su rentabilidad y la segunda obligando a éstas a modificar su estructura organizativa. Ambas implicaron una transformación en la propiedad de las principales aerolíneas, que pasaron de ser propiedad pública de forma mayoritaria a propiedad privada mediante el correspondiente proceso de privatización. En consecuencia, se abrió paralelamente un proceso de toma de posiciones frente a posibles movimientos de fusiones y adquisiciones que derivó en la adopción de políticas de alianzas entre aerolíneas que, en su mayor parte, tuvieron un carácter defensivo. Hanlon describe este proceso e insiste en los efectos pro y anti-competencia que han tenido, en particular en Europa. Finalmente, Hanlon explora la posibilidad futura de la creación de compañías de aviación fuera del control de accionistas

de una sola nacionalidad y con capacidad para consolidar grandes empresas que ejerzan un control progresivo del mercado del transporte aéreo mundial. Las tendencias actuales todavía no se manifiestan tan claras y el fenómeno de las compañías de bajo coste es buena muestra de ello.

El libro de Hanlon constituye un excelente texto para todo aquel que busque encontrar respuestas acerca de cómo ha funcionado y cómo funciona el mercado aéreo internacional. Resulta especialmente útil para el período histórico que se inicia en la década de 1980, aunque contiene valiosa información y ejercicios de análisis perfectamente válidos para períodos

anteriores. Salvo el exceso de información sobre el mundo de las aerolíneas británicas y norteamericanas que no se compensa con literatura sobre el tema no escrita en inglés o sobre otras latitudes —algo usual entre investigadores anglosajones— que muestra las limitaciones de su formación y de su interés— el libro resulta básico para el conocimiento de los temas que se plantea. Hanlon ya ha conseguido escribir un texto clásico que tiene todos los requisitos para seguir manteniendo ese nivel varios años más.

Javier Vidal Olivares  
Universidad de Alicante