

Carlo María CIPOLLA: *La odisea de la plata española. Conquistadores, piratas y mercaderes*, Barcelona, Crítica, 1999, 138 pp.

Una vez más, el eminente profesor Cipolla nos ofrece una obra cuyas características bien podrían asegurarle una amplia difusión. Su lectura resultará seguramente atractiva tanto para especialistas como, en particular, para estudiantes y público culto en general. El tema tratado, el tono divulgativo y la amenidad de la narración, junto a la profusión de ilustraciones de época, consiguen que su lectura sea fácil y grata para lectores de variada formación e intereses diversos. También resulta sugerente, a lo que contribuyen el gran saber histórico y la finura intelectual del profesor Cipolla. Uno y otra siempre presentes en la brillante y dilatada trayectoria de un autor de primera fila en el panorama internacional.

Si el objetivo de *La odisea de la plata española* es el de añadir a la ya voluminosa bibliografía existente un ensayo de carácter preferentemente divulgativo acerca del estado de la cuestión, éste ha sido satisfactoriamente logrado. Algunos de los principales aspectos del influyente conjunto de actividades económicas que, potenciadas por la irrupción de Potosí como principal productor mundial a mediados del siglo XVI, acabarían conduciendo, a juicio del profesor Cipolla, a la «guerra del opio» de la primera mitad del XIX, son sintética y amenamente expuestos. No faltan numerosas pruebas de la erudición del autor acerca del comercio y la moneda en América, Europa y China durante la Edad

Moderna ni de su habilidad para sostener su argumentación con acertados ejemplos. El tratamiento a muy largo plazo y a escala intercontinental de unos flujos comerciales y monetarios que acabarían creando un duradero circuito económico de alcance mundial también se revela fructífero. Y todo ello en una obra de reducidas dimensiones.

Esquemáticamente, el contenido de los once capítulos, incluyendo en ellos las conclusiones, que componen la obra es el siguiente. El primer capítulo repasa los hitos —«grandes golpes de fortuna» para el profesor Cipolla— que, entre 1536 y 1566, jalonan la conquista de México y Perú y el descubrimiento y explotación de los yacimientos de mineral argentífero que constituirían los primeros grandes centros mineros americanos (Potosí y Zacatecas) y el de cinabrio de Huancavelica. Gracias a esas tres *décadas prodigiosas*, «España pasó de ser un país de segundo o tercer orden a ser el país más rico y más poderoso del mundo» (p. 11). Los capítulos segundo y tercero se dedican, siglo XVIII excluido, a los principales aspectos institucionales de la Carrera de Indias. En el cuarto se señalan las «fuerzas de la naturaleza» (*sic*) y la piratería como principales —aunque superados— obstáculos a las comunicaciones marítimas entre metrópoli y colonias, se describe la composición por productos del comercio colonial y se enfa-

tiza el peso de la plata en los retornos. «¿Cuánta plata?» es la debatida cuestión a la que se dedica el quinto capítulo. Probablemente, ofrecer una respuesta precisa —nada fácil, por cierto— no sea la intención del autor. Por el contrario, sí se muestra taxativo al calificar de «revolucionaria» la «novedad» representada para Europa por las llegadas de metales a España durante el siglo XVI, aunque éstas fueran menores que en el XVII o el XVIII o pequeñas en comparación con la producción contemporánea de plata. Tampoco parecen caberle dudas en atribuir a la plata que «un país mayoritariamente pobre» como España (Castilla) se convirtiese «de la noche a la mañana en el país más poderoso del mundo» (p. 58). El capítulo sexto se ocupa de la reforma monetaria europea que, durante la segunda mitad del siglo XV, siguió al descubrimiento y explotación de los yacimientos argentíferos de los Alpes y el Erzgebirge y cuyo principal exponente consistió en la acuñación de monedas de plata de un valor muy superior al que hasta entonces, y desde antiguo, habían tenido. Con algún retraso, no será hasta la década de 1530 cuando España se incorpore formalmente a la norma monetaria europea mediante la acuñación, en la ceca de México, del «real de a ocho» (peso). Esta pieza se convertiría en la protagonista estelar de las relaciones económicas internacionales.

les durante la Edad Moderna. En el séptimo capítulo se presentan algunas impresiones —«vagas e imprecisas» según el propio Cipolla— acerca de cuestiones básicas a la hora de explicar la circulación a escala mundial del «real de a ocho». Casi epigramáticamente, dichas impresiones serían: la mayor parte de la producción de plata americana llegó a España; el porcentaje de la plata amonedada sobre la producida tendió a aumentar; la plata llegada a España estaba formada en una proporción creciente por monedas; una parte significativa de la plata no amonedada antes de tocar puerto en la Península permaneció «en forma de panes» (pasta) sin que por ello dejase de tomar parte en las transacciones internacionales; el grueso de la plata acabó traspasando las fronteras españolas; el endeudamiento de la Corona para fines bélicos y la pérdida de competitividad de la producción española causada por la inflación debida a la abundancia de plata explicarían la salida de este metal al exterior. En el capítulo octavo se nos muestra cómo la plata salida de España, ya fuesen «panes» o, mayoritariamente, «reales de a ocho», tras circular fluidamente por los principales centros comerciales y financieros europeos tendía «a desplazarse hacia Oriente». Los pesos españoles actuaron como insustituible mecanismo compensatorio de la deficitaria balanza

comercial de bienes entre Europa e India y China. En India, los pesos eran fundidos y convertidos en rupias; en China, se transformaban en lingotes o circulaban libremente, siendo unos u otros adaptados, mediante el simple corte con unas cizallas, a las particulares necesidades de pago de sus poseedores. A las peculiaridades monetarias chinas, así como a las diferentes rutas de la plata en su camino desde América al Extremo Oriente, durante los siglos XVI y XVII, está dedicado el capítulo noveno. En el décimo se discute la existencia de «una especie de imperio monetario castellano», que, propuesta por el profesor Domínguez Ortiz, se apoyaría en «la abundancia de oro y plata que se recibía de las Indias y en la excelente calidad de su moneda» (p. 111). Para el profesor Cipolla, esa idea sería incorrecta por dos razones: 1) «no fue España la que controló la distribución y las corrientes de los reales» (p. 112); 2) la ley y, especialmente, el peso de los «reales de a ocho» distaban de ser constantes. Por esto último, «no se contaban como unidades monetarias, sino como mercancía» (p. 116). De ahí que sea «un misterio» que «una moneda tan fea, tan mal acuñada, tan fácilmente cercenable y, para colmo, indigna de confianza en cuanto a su valor intrínseco, fuera tan apreciada y valorada en todos los rincones del globo» (p. 117). La

propia abundancia de los «reales de a ocho» es la hipótesis explicativa de su éxito avanzada por el profesor Cipolla. En las conclusiones, se nos presenta la solución adoptada, desde mediados del siglo XVIII, por la Compañía de las Indias Orientales para equilibrar el creciente déficit comercial británico con China: el opio. Su creciente consumo en el Celeste Imperio a finales de la primera mitad del siglo XIX acabaría trocando el déficit en superávit, lo que invirtió el sentido del flujo secular de la plata entre Occidente y Oriente. Con la primera «guerra del opio» concluye el profesor Cipolla su versión de la historia de una moneda cuya masiva y duradera presencia en el mercado internacional hizo posible la gran expansión de las transacciones comerciales a larga distancia de los siglos XVI y XVII.

Pese a todas las virtudes de *La odisea de la plata española* como amena y brillante síntesis accesible no sólo al profesional de la Historia o de la Economía, quizás no estén de más algunas consideraciones críticas. En primer lugar, no resulta evidente la presencia de planteamientos novedosos. Éstos tal vez no sean exigibles a un ensayo de alta divulgación, pero no dejan de echarse a faltar tratándose del autor cuya obra nos ocupa. En segundo lugar, aparentemente, la obra se apoya sólo en fuentes secundarias. Habría sido muy enriquecedor contar con los

resultados de la personal explotación por el profesor Cipolla de las abundantes fuentes primarias disponibles, hayan sido utilizadas anteriormente por otros investigadores o no. Por otra parte, una mayor atención a lo ocurrido durante el siglo XVIII podría haber enriquecido su relato: otras áreas geográficas —las participantes en el «comercio triangular» atlántico, principalmente— intensificaron su participación en los flujos comerciales y monetarios internacionales; la amonedaación, el comercio colonial y las finanzas estatales de la España borbónica presentan rasgos novedosos que no se adaptan sin alguna fricción a la interpretación de la economía y la moneda españolas en el contexto internacional válida para los siglos anteriores. Además, por simple lógica narrativa, el XVIII evitaría el hiato —no carente, sin embargo, de efectividad como coda— existente en un discurso que, centrado en los siglos XVI y XVII, concluye un tanto abruptamente con la «guerra del opio». En cuarto lugar, y probablemente a causa de cierta inercia estilística, el profesor Cipolla ofrece una explicación de aspectos importantes de la historia de España, posesiones americanas incluídas, entre finales del siglo XV y mediados del XVI que no resulta del todo convincente. Cabe dudar de la adecuación de un análisis en términos de «golpes de fortuna» y

de transición súbita desde la pobreza y la debilidad a la riqueza y el poder para dar cuenta de una compleja y polifacética realidad de la que, sin duda, pudieron formar parte azares afortunados o mutaciones rápidas, pero que dista mucho de reducirse tan sólo a eso. En otras palabras, por un lado, la dilatada historia de la minería colonial tiene menos de aleatorio que de determinista; por otro lado, ni España era irrelevante en la política europea antes de la conquista del Imperio azteca, ni la renta *per cápita* de los españoles metropolitanos era significativamente mayor después del descubrimiento y explotación de Potosí y Zacatecas. Se diría que el profesor Cipolla no ha podido escapar a la influencia del pensamiento mercantilista. En quinto lugar, quizás a no pocos lectores les habría gustado encontrar respuesta a las preguntas que surgen fluidamente de algunos de los fragmentos más

brillantes del texto: por ejemplo, ¿por qué triunfan las «macromonedas» y qué fue de ellas?, ¿por qué nunca se acuñaron monedas de oro y plata en China?, ¿por qué, tras su independencia, las antiguas colonias británicas en América del Norte eligieron el «real de a ocho» como unidad de cuenta y monetaria? o ¿qué efectos económicos tenía la acumulación de plata en India y China? Por último, el fenómeno conocido como «revolución de los precios» apenas recibe atención alguna. Estas observaciones, que probablemente respondan a la inclinación consciente del profesor Cipolla por publicar una obra amena, breve y no destinada en exclusiva a los especialistas, no impiden que la lectura de *La odisea de la plata española* resulte una muy grata y recomendable experiencia.

Rafael DOBADO GONZÁLEZ
Universidad Complutense

Antonio MORALES MOYA (coord.): *Las bases políticas, económicas y sociales de un régimen en transformación (1759-1834)*, *Historia de España Menéndez Pidal*, tomo XXX, Madrid, Espasa, 1998, 813 pp., con índice alfabético y bibliografía.

La «Historia de España Ramón Menéndez Pidal» es, hoy por hoy, uno de los emblemas más importantes de la historiografía española.

Una continua renovación, no exenta de cierta superposición de perspectivas sobre temas ya tratados en volúmenes anteriores, da además al

conjunto de la obra un carácter de actualización permanente que constituye, a mi entender, uno de sus principales valores. El tomo que aquí se comenta está, de hecho, a caballo de otros que le han precedido y en tal sentido quizás se debería tomar, aunque no sea éste el planteamiento de este comentario. En él se exploran las «transformaciones» económicas, sociales y políticas habidas en la Historia de España desde un punto de vista que, complementario —pero también contradictorio— respecto de enfoques anteriores dentro de la misma colección, subraya tanto las permanencias como las rupturas operadas en el citado período. El volumen no podía sino comenzar por el análisis del cambio político e institucional para pasar después a la economía y la sociedad. Cualquier otro orden expositivo hubiera sido tan válido o discutible como éste, pero no es menos cierto que es este planteamiento el que mejor cuadra con la idea, presente entre muchos especialistas, de que fueron las transformaciones políticas e institucionales las que marcarían el cambio histórico en su conjunto.

En su ágil y documentada introducción, Morales Moya, coordinador del volumen, retoma el viejo debate sobre la «revolución liberal burguesa», para subrayar —en línea con lo ya expuesto por Tomás y Valiente y, saludablemente, no del

todo a tono con afirmaciones de Maruri en el capítulo final— la idea de un cambio trascendental que, sin embargo, no habría tenido como protagonista una auténtica burguesía. De manera más fragmentaria —y mucha menos tensión argumental— el mismo autor relata los cambios políticos y administrativos hasta las Cortes de Cádiz, incluyendo una descripción, quizás demasiado pegada a la colección legislativa para el público en general, de la aparentemente efímera obra de dicha asamblea. Claros, bien organizados, con un argumento explícito y novedoso, los capítulos de Esteban de Vega subrayan tanto la distancia a Cádiz como el carácter de novedad que, por la fuerza de los hechos más que por la capacidad y deseos del monarca, estaba obligado a tener el reinado de Fernando VII. El rey —o, mejor, su época— aparece así como algo más que una vuelta al pasado, como un período con personalidad propia que anuncia también las transformaciones de la España liberal.

Esa misma tensión entre modernidad (en sentido concreto) y Antiguo Régimen está presente también en el rescate que, en un completo capítulo planteado desde una perspectiva cerradamente fiscalista, hace Tedde de Lorca de las reformas hacendísticas de la segunda mitad del XVIII (para cuya evaluación positiva vuelve a la comparación, no

sé si completa y me temo que más odiosa de lo que aquí aparece, con Inglaterra) y de la quiebra financiera de los primeros decenios del XIX. La Historia económica vuelve al punto del que no debiera haber salido, el de su ubicación en un conjunto social e institucional —única perspectiva para conocer la complejidad del período—, en el inteligente estudio de Pérez Picazo. En una aguda reconstrucción realizada a partir del excelente elenco de monografías regionales aparecidas en los ochenta, la autora realiza una equilibrada crítica —que no negación, y ahí reside, a mi entender, uno de sus valores— a los presupuestos maltusianos para devolver a sus términos más ricardianos el problema de las transformaciones (más creativas de lo que muchos se empeñan en sostener) y bloqueos agrarios (evidentes pero más complejos de lo que se creía). Y ello sin olvidar los procesos de especialización regional y el papel de las instituciones en el comportamiento del sector.

Queda fuera del punto de mira de Pérez Picazo el tema de las desamortizaciones, para ser tratado, junto a la sociedad rural, por Rueda Hernanz. Tomando el término en sentido amplio y también basándose en multitud de monografías regionales, Rueda, en cuyo haber se cuentan ya varios estados de la cuestión al respecto, dibuja un completo panorama de indudable interés

bibliográfico. Ello, no sin antes haber descrito un cuadro de la sociedad rural por capas y recurriendo a la transcripción de ejemplos locales. Desgraciadamente, y es un problema de nuestra historiografía en su conjunto, no se realiza un análisis del impacto sobre las estructuras sociales y las relaciones de clase agrarias de las desamortizaciones. Completa esta perspectiva rural la exposición de Maruri sobre la sociedad urbana. Con indudable mérito y amenidad expositivos (un valor mayor siempre y todavía más en obra como ésta) dibuja el autor un panorama vívido y atrayente en el que, paseando con soltura por la literatura y otras manifestaciones artísticas de la época y sin olvidar por ello las mejores obras actuales sobre el tema, se subraya la importancia de las ciudades, desigualmente repartidas entre centro y periferia, como elemento de cambio social y creciente complejidad de las relaciones sociales y los modos de control social.

El lector dispone en ésta de una obra, a veces renovadora, a veces demasiado tradicional, pero siempre bien encajada —al menos en cuanto a su planteamiento de partida— en el cambio de acento historiográfico más actual, y donde la tensión entre transformaciones e inmovilismos adquiere el valor que, en esta época más que en ninguna, caracteriza la Historia. Pérez Picazo, Rueda y

Maruri (sobre todo) han sabido aprovechar las aportaciones de toda una generación de historiadores de los ochenta —la de los Atienza, Carasa, Congost, Ferrer Alós, Franch Benavent, González de Molina, López García, Llopis, Manera, Melón, Millán, Moll, Saavedra, Sebastián Amarilla, Tello, etc.—, que, sin haber roto temas, han profundizado en muchos de ellos hasta hacer inservibles muchas de las explicaciones al uso entre nuestros muchos escritores de síntesis que sólo leen —si leen— a «amigos» o superiores en el escalafón. Ello es de agradecer, dada la moda de vampirizar los trabajos de otros, sacando de ellos datos pero omitiendo cualquier alusión a las ideas que en esos mismos estudios se encuentran para —merced a la creciente especialización y a una cada vez más inabarcable producción historiográfica— presentarlas como propias al lector inadvertido y no especialista.

Por desgracia, la obra en su conjunto tiene fallos que es imposible disimular. De la noche a la mañana nos hemos quedado sin industria, sin comercio interior y casi sin crédito o finanzas privadas, y no tengo que demostrar que —sea cual sea la importancia que se les confiera en las bases políticas económicas y sociales de cualquier período— éstos son aspectos claves en «este régimen en transformación». Nos

hemos quedado sin el impacto del comercio colonial sobre la industria española (¡y sin la obligada polémica al respecto!), aunque algo nos dice Maruri de sus efectos sociales y por fuerza tenía que aparecer por el lado de la fiscalidad. Y, lo que no es menos importante, si exceptuamos el trabajo de Pérez Picazo, las transformaciones se analizan sólo en el medio plazo, lo que suscita una pregunta clave: ¿No es todo un sistema económico, social y político el que entra en crisis? Mucho me temo que lo que se transforma entre 1759 y 1834 —con todas las combinaciones de continuidad y cambio que queramos hacer y con todas las permanencias que se quieran subrayar, que no es ése el tema ahora— no es sólo la sociedad de los primeros Borbones, sino toda una forma de organización social y política que no se parece en nada a la del siglo xv, pero que remonta sus orígenes a varios siglos atrás.

Quizás sea el sino de toda obra colectiva carecer de un intento de proyectarse más allá de sus propios límites, pero tal ejercicio se me antoja en este caso más necesario que nunca. Quizás sean inevitables las lagunas imperdonables en toda obra coordinada, pero tengo para mí que éstas dejan más cojo que nunca cualquier argumento de conjunto sobre el período. Recuérdese si no la llamada de atención sobre la capacidad de disolver las relaciones socia-

les del Antiguo Régimen que habría tenido el desarrollo mercantil a los ojos de Adam Smith o E. P. Thompson, o teorías, como la de Habermas sobre el «espacio público», que de manera tan aguda relaciona el surgimiento de la Modernidad con los cambios económicos y sociales. Quizás no se pueda escribir una buena historia del período sin conocer el siglo XIX, pero es asimismo imposible hacerlo sin reconocer el peso de la época moderna en un país como España.

Quienes han coordinado y participado en obras como ésta saben

bien de la dificultad de superar todos estos problemas (a menudo de tipo práctico, relacionados con plazos de edición y con la especialización de los autores y no fáciles de resolver por los coordinadores), pero eso no quita para reconocer la necesidad de salirles al paso (por lo menos en cuestiones formales: modo de citar, bibliografía, etc.), máxime en una colección como la que da cobijo a este tomo.

Bartolomé YUN CASALILLA
Universidad de Valladolid

Stefan HOUP y José M.^a ORTIZ-VILLAJOS (dir.): *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, Lid Editorial Empresarial, Madrid, 1998, 531 pp., 4.000 ptas.

Podría afirmarse que pese a la importancia alcanzada por la construcción naval en España, el estudio de la historia económica del sector había permanecido yermo. No disponemos de análisis semejantes al de Pollard y Robertson sobre el sector en el Reino Unido, ni de aproximaciones regionales del tipo de las aparecidas en el núm. 4 de *Research in Maritime History*. Por ello, los trabajos que aspiran a integrar la evolución de la construcción naval en la del conjunto de la economía española utilizan como base, en su mayo-

ría, las investigaciones de Gómez Mendoza.

Tal y como advierte Martín Aceña en el prólogo, el trabajo se integra dentro del auge que la historia de la empresa está alcanzando en España, y se centra en un sector fascinante por las implicaciones de las transformaciones tecnológicas sobre los sistemas de fabricación, organización y gestión, y por tratarse de un sector dependiente de las fluctuaciones de los mercados internacionales, con un alto grado de competencia a nivel mundial y de concentración regional.

El libro aspira, según sus directores, a relatar la modernización y el crecimiento de la construcción naval en España, y a dar testimonio de los problemas, contrariedades y dificultades de sus empresas y de las estrategias que se desarrollaron para hacerles frente. Persiguiendo tales objetivos la obra se organiza de forma cronológica en cinco partes. Las tres primeras tratan de los antecedentes de AESA y cubren el período anterior a 1969. La primera se centra en los orígenes y evolución de la construcción naval en Cádiz y Bilbao, dos grandes focos de la construcción naval española anterior a la Primera Guerra Mundial, y se plasma en sendos capítulos. En el primero, Romero y Gutiérrez Molina describen los orígenes de los astilleros modernos en la Bahía de Cádiz (período 1878-1914), prestando especial atención a la factoría de Matagorda de la Trasatlántica, y a la azarosa vida del Astillero Vea-Murguía. En el segundo, Houpt y Rojo Cagigal se ocupan de la evolución de los Astilleros del Nervión entre 1898 y 1920, es decir, desde su creación hasta su traspaso a la Sociedad Española de Construcción Naval, y de la de Euskalduna hasta 1912. La segunda parte analiza el período de entreguerras en tres capítulos. En el primero Romero y Houpt analizan las vicisitudes de la SECN desde su creación, vinculada al Programa Naval de 1908, hasta

el estallido de la Guerra Civil, centrándose en las actividades de las factorías de Matagorda y Sestao. Gutiérrez Molina, por su parte, describe la etapa de Echevarrieta y Larrinaga, y Rojo la de Euskalduna entre 1913 y 1937. La tercera parte estudia en tres capítulos la etapa que va desde la Guerra Civil española hasta la constitución, en 1969, de AESA. Houpt, Romero y Rojo se centran en la evolución de la SECN y Euskalduna desde la inmediata postguerra hasta la expansión de las actividades experimentada en los años sesenta. Vericart se centra en los factores que llevaron a la naviera Elcano a introducirse en el terreno de la construcción naval a través de las factorías de Sevilla y Manises, y en la creación por el INI de Astilleros de Cádiz. Por último, Houpt y Ferrer se centran en la serie de astilleros «menores» que acabaron integrándose en AESA, a saber, Astander, Barreras, Celaya, Astano, y Juliana. La cuarta parte de la obra cubre desde 1969 hasta la actualidad, es decir, el período de AESA propiamente dicho. En sus dos capítulos Ortiz-Villajos pasa revista a los orígenes y evolución de la empresa insertándolos en el contexto internacional, de forma que explica cómo los grandes proyectos de expansión planteados antes de la crisis se desmoronaron a partir de 1976, forzando a la empresa a poner en marcha sucesivos planes de ajust-

te. Por último, también a cargo de Ortiz-Villajos están los tres capítulos de la quinta parte, en los que analiza la intervención del Estado y la evolución tecnológica del sector. En definitiva, y volviendo al prólogo de Martín Aceña, la obra constituye «una rigurosa y bien escrita historia de las empresas de construcción naval en España», y constituirá «una obra definitiva para conocer el pasado y el presente de la construcción naval en España, y uno de los libros importantes para avanzar en el conocimiento de la industrialización en España».

Sin embargo, la obra no es un trabajo cerrado. Por el contrario, abre y sugiere una infinidad de temas. Sólo a título de ejemplo cabría citar la evaluación de las estrategias seguidas por las diferentes empresas en cuanto a desarrollar líneas de especialización o de diversificación productiva (que en el libro parece definida *a posteriori* en función del éxito alcanzado), o el análisis de los procesos destinados a mejorar la productividad de los astilleros españoles. Y también la valoración de los máximos responsables de la construcción naval española. Se destaca extraordinariamente a Suanzes mientras que la figura de López Bravo apenas aparece reflejada, cuando, sin lugar a dudas, su impronta ha sido decisiva en la configuración del sector. Ortiz-Villajos alude, por su parte, al hablar de la etapa de AESA,

a la importancia de la sucesión de presidentes con diferentes ideas en la determinación de la política estratégica de la firma, pero queda la duda de si esas diferencias de criterio se debían a concepciones opuestas en cuanto al desarrollo estratégico a seguir o a enfrentamientos personales. De tratarse de la primera opción, no estaría de más profundizar en un tema que semeja crucial para entender las estrategias seguidas para salir de la crisis.

También hay que señalar que, probablemente debido a las dificultades encontradas para obtener información, el capítulo 8, referido a los astilleros «menores» integrados en AESA, no es comparable al resto de la obra, de forma que el libro se centra en la evolución de los astilleros de gran tamaño y, en consecuencia, deja de lado la «otra» construcción naval española, cuya expansión a partir de los años sesenta es incuestionable. Además, la bibliografía utilizada en este capítulo es prácticamente nula y, por ejemplo, en el caso concreto de ASTANO el capítulo deja prácticamente de lado el análisis de hitos importantes en la historia del astillero como la entrada del Banco Pastor en su accionariado y alude al INI sin precisar las razones de su no entrada en los años de la autarquía. Es más, del texto parece deducirse que el INI entra en ASTANO en aquellos años.

Por otra parte, y aunque el libro se abre con una interesante «nota explicativa sobre las unidades de medida del peso y volumen de los barcos», en el texto propiamente dicho cada capítulo alude a toneladas diferentes, en algún caso sin especificar su tipo en concreto (¡Romero llega a ofrecer un cuadro en el que suma toneladas de registro bruto con toneladas de desplazamiento!). Debería, por último, incluirse el plano 9.3, que no se encuentra por ninguna parte, y ree-

laborarse la presentación de algunos gráficos y de la bibliografía (el comentario sobre el libro de Díaz Morlán debería incluirse en el texto), así como la numeración de las notas al final del capítulo 7, pues no coincide con la del texto. Son estas últimas consideraciones, en todo caso, de tipo menor, y en nada desmerecen una obra que pasará a ser referencia para el estudio de la evolución del sector en España.

Alberto LOZANO COURTIER

Daniel TOLEDO BELTRÁN y Francisco ZAPATA: *Acero y Estado: Una historia de la industria siderúrgica integrada de México*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 1999, 2 vols., 413 y 450 pp.

Hasta la fecha, la historia económica en México ha logrado mayores avances en lo que se refiere a la época colonial y el siglo XIX que para el siglo XX. Ello ha generado serios desfases entre la historiografía mexicana y la internacional, dificultando los estudios comparados contemporáneos. Las razones de la escasa atención prestada por los historiadores de México al (ahora pasado) siglo XX, no son demasiado difíciles de identificar. En primer lugar, la abundante historiografía sobre la época colonial se vincula con una larga y distinguida tradición de historiadores colonialistas que hicieron

escuela, llevando a generaciones de jóvenes investigadores a interesarse por numerosos temas (la minería, el comercio y la agricultura coloniales) que se han venido explorando en profundidad a través de los archivos extremadamente ricos que existen en el país y en Sevilla sobre los siglos XVI al XVIII. En segundo lugar, otro grupo destacado de investigadores se encaminaron, desde hace aproximadamente cuarenta años, a explicar los orígenes de la revolución mexicana de 1910-1920, sin duda el acontecimiento más importante de la historia moderna de México y de mayor trascendencia internacional.

Como consecuencia, otros períodos de la historia mexicana han resultado relativamente descuidados. En lo que se refiere al siglo xx, tanto en el caso de la historia económica como la política, el largo monopolio del poder ejercido por el Partido Revolucionario Institucional (desde 1928 hasta fechas recientes), hizo que muchos investigadores consideraran que era poco fructífero realizar investigaciones en tanto se presumía que toda explicación de los fenómenos históricos se radicaba en el predominio de las políticas de Estado y del partido dominante. No había, aparentemente, misterio alguno en la historia moderna de México. Todo se explicaba en función de los designios del PRI, y ello, a todas luces, le quitaba interés a la exploración del pasado reciente, pues parecía estar resuelta con esta explicación simple y contundente.

Por suerte, los vientos empiezan a cambiar y una buena indicación de ello es la publicación del libro bajo consideración, que me atrevería a afirmar es el estudio más importante realizado hasta la fecha sobre un sector industrial del México del siglo xx. Además, resulta doblemente interesante por tratarse de un sector tan estratégico. El libro es el resultado de una labor colectiva de investigación realizada hace tiempo que implicó la colaboración de un buen número de personas tanto en la recopilación y procesamiento

de información como de parte de ingenieros de la industria que proporcionaron muchos datos fundamentales. Por ello, entre otros motivos, el trabajo es tan completo y tiene un mérito especial. De hecho, reiteraría que a pesar de haberse realizado otros estudios sectoriales de la historia de la economía mexicana, especialmente aquellos impulsados por la Secretaría de Energía, Minas e Industrias Paraestatales a finales de los años de 1980, el único otro estudio comparable en lo que se refiere a su carácter exhaustivo en el manejo de fuentes es la *Historia del Azúcar en México*, coordinado por Horacio Crespo y publicado hace diez años por el Fondo de Cultura Económica.

Pero volvamos al acero mexicano. El tema que eligieron los autores, Daniel Toledo y Francisco Zapata, es de enorme importancia, porque, como ellos mismos señalan, la construcción de la industria siderúrgica ha corrido paralela a la construcción y reconstrucción del Estado mexicano en el siglo xx. Los autores señalan que México llegó algo tarde a la edad de «acero», pues a lo largo del siglo xix lo único que existía en el sector metalúrgico eran ferrerías. De hecho, hacen un recuento sistemático y me parece bastante original de esta trayectoria que podríamos clasificar casi como *preindustrial* de las ferrerías que se crearon a lo

largo y ancho del país, aunque la mayoría de vida efímera.

Hacer hincapié en la tardanza en el desarrollo de la industria del acero en México es, sin duda, acertado, pero también es cierto que hay que tener en cuenta que en la vasta mayoría de los países de *desarrollo tardío*, la siderurgia sólo llegó en el siglo xx. El caso de México es especialmente interesante en este sentido porque es el primer país de América Latina que logra impulsar la siderurgia, con la creación de la compañía llamada Fundidora de Monterrey en el año 1900. Como señalan los autores, la historia del acero en México en los primeros cuarenta años del siglo fue básicamente la de la empresa Fundidora, pues no sería hasta la Segunda Guerra Mundial que comenzarían a desarrollarse las otras grandes empresas siderúrgicas del país, AHMSA, HYLSA, TAMSA, SICARTSA, cuya historia relatada de manera penetrante y amena constituye el corazón de este gran libro.

Toda buena historia debe fundarse en una investigación que explora el conjunto de fuentes primarias y secundarias. En este sentido hay que remarcar una labor profunda que quiero reseñar brevemente, pues es un punto imprescindible. En primer lugar, hay que señalar el trabajo en archivos históricos, en particular en el Archivo General de

la Nación pero también en seis archivos locales de Nuevo León, Coahuila, Moncolva y Saltillo. En segundo lugar, los investigadores revisaron una gran cantidad de informes, algunos publicados, otros inéditos, de múltiples asociaciones profesionales y de empresa, tarea rara en las investigaciones realizadas en México anteriormente a este estudio. Me refiero a la revisión de los informes y publicaciones pertinentes de la Academia Mexicana de Ingeniería, de la Comisión Nacional de la Industrial del Hierro y el Acero, del Instituto Latinoamericano de Fierro y Acero, de varias secretarías de las propias empresas de Fundidora, HYLSA, SICARTSA y TAMSA. Luego, vienen las revistas. De hecho, nunca antes había visto un estudio en México que hiciera tan buen uso de las revistas sectoriales: los investigadores han revisado el material muy rico de las revistas *Acero*, *Avante*, *Comercio Exterior*, *Hierro y Acero*, *Industrial Mexicano*, la *Revista de Economía*, *Revista Tiempo* y, sobre todo, la *Revista Siderúrgica Latinoamericana*, una verdadera mina para la historia económica comparada.

El objetivo central del libro ha sido la labor de hacer *historia de empresas* para reconstruir la historia del acero en México. Me parece que éste es el camino más completo e iluminador para entender cómo y por qué se dio el desarrollo siderúr-

gico en la república en el siglo xx, Pero, además, es muy revelador de la historia económica regional y ello lo hace doblemente interesante para investigaciones futuras que se plantean abordar el tema del estudio histórico del desarrollo económico y social no sólo en función del enfoque macro-nacional, sino también del regional.

Cada historia de empresa es muy útil e ilustrativa en este sentido. Para comenzar, la historia de Fundidora, la empresa pionera en el sector, nos habla de la importancia crucial de Monterrey en el temprano despegue industrial en esa región del nordeste de México a principios de siglo. Ese despuntar estuvo estrechamente ligado a los ferrocarriles, que eran, junto con la minería, las auténticas locomotoras (y las más dinámicas) de la economía porfiriana tardía. De hecho, durante cuarenta años, Fundidora y los ferrocarriles eran de los mayores demandantes de acero (sobre todo para los rieles). No obstante, con el tiempo se hizo manifiesto la demanda de otros sectores, industriales y construcción, de productos de acero.

La segunda empresa, HYLSA, ligada desde sus inicios con otra gran empresa regiomontana, la Cervecería Cuauhtemoc, se fundó a principios del decenio de 1940 para producir los laminados que requería esa industria que estaba ya forjando un mercado nacional para la cerveza, el

cual no ha dejado de crecer y que de hecho se ha vuelto absolutamente global hoy en día. HYLSA luego se destacó por desarrollos tecnológicos propios, elaborando un método de producción de acero esponja que ha tenido una amplia demanda internacional y que ha llevado a diversos países del Tercer Mundo a contratar la instalación de plantas *llave en mano* idénticas a las mexicanas.

La tercera empresa analizada, AHMSA, también se desarrolló en el norte del país, y más concretamente en Monclova, reflejando de nuevo las ventajas comparativas de esas regiones para el desarrollo de la industria pesada, yacimientos cercanos de hierro y carbón, fuerza hidráulica y disponibilidad de agua, mano de obra barata y nudos ferroviarios estratégicos. No obstante, en este caso, se trataba de una empresa que surgió como resultado de la combinación de esfuerzos por parte de empresarios y políticos. De allí que el Estado comenzaba su largo periplo en el sector del acero desde principios del decenio de 1940.

La relación con el Estado también se percibe, pero de manera menos directa, en la creación de TAMSA en los años de 1950. En tanto esta empresa ha estado dedicada sobre todo a la producción de tubos para la industria petrolera, su historia es también la de la economía veracruzana y del golfo de

México, principal región productora del oro negro. La empresa TAMSA sigue prosperando hoy en día en función de la continua demanda de la tubería que requiere el sector petrolero.

Por último, se relata la historia del complejo Las Truchas, que se inició en 1971 en Michoacán, constituyendo un capítulo reciente de la historia de la economía del occidente de México. El establecimiento de la empresa en Michoacán obedeció a factores naturales, yacimientos de hierro sin explotar, acceso a líneas ferroviarias, al Pacífico y mano de obra barata. Pero no hay duda de que en este caso jugó un papel fundamental la perseverancia del ex-presidente Lázaro Cárdenas, quien, después de múltiples iniciativas frustradas, logró que el Gobierno nacional asumiera la tarea de lanzar esta gran planta siderúrgica durante la administración del presidente Luis Echevarría (1968-1974).

Aparte de la historia de empresas, por consiguiente, observamos que este libro también es una historia de personas, en primer lugar de empresarios, ingenieros y políticos. En el caso de Fundidora resalta obviamente la larga trayectoria de Adolfo Prieto, en el de AHMSA el del ingeniero Pape y sus aliados en Nacional Financiera y en el ExIm Bank, en HYLSA los dueños de la

empresa Cuahtemoc, en TAMSA el empresario Pagliai y los socios del grupo Techint, en el caso de Las Truchas numerosos ingenieros y el propio Lázaro Cárdenas. Por fortuna, también se incluyen una serie de capítulos fundamentales sobre la otra cara de la moneda, los trabajadores y los sindicatos, con lo que se completa el estudio a nivel social. En cambio, lo que no queda registrado es la fuerte crisis del sector siderúrgico desde 1985 (fecha límite del libro) y el proceso subsiguiente de privatización y restructuración del sector que se ha producido en los últimos años. Evidentemente, allí está un tema fundamental para investigaciones futuras.

En fin, el libro que se comenta es tan rico que apenas se ha tenido oportunidad en esta reseña de mencionar algunos aspectos sobresalientes. Daniel Toledo y Francisco Zapata han abierto brecha en la historia económica de México del siglo xx, ofreciendo numerosísimas pistas para futuras investigaciones sobre la evolución sectorial industrial, la historia de empresas, la historia empresarial, la sindical, la historia tecnológica y la historia económica regional mexicana.

Carlos MARICHAL
El Colegio de México

Jerònia PONS PONS: *El sector seguros en Baleares. Empresas y empresarios en los siglos XIX y XX*, s. l., El Tall Editorial, 1998, 212 pp., bibliografía, 10 apéndices.

Es ya un lugar común decir que la escasez de trabajos sobre los seguros en la España contemporánea contrasta con la importancia que tiene este sector en el desarrollo de la economía capitalista y su interés como índice de la evolución socioeconómica de un país. En los últimos años el panorama está cambiando, gracias a un grupo de investigadores, todavía disperso, y a sus recientes estudios, tanto generales (primeras visiones de conjunto: Frax y Matilla, Maestro) como particulares, sobre un ramo o región, tanto desde el punto de vista del seguro de mercado (Burgaz y Pérez-Morales, García Montoro, Pons, Reina) como de las sociedades de socorros mutuos (Alonso Olea, Castillo, Cuesta, Montero, Martínez Quintero y Samaniego, Fullana, Garau, etc.). Son varias las razones que explican el retraso de las investigaciones, entre las cuales cabe destacar la ausencia de estadísticas oficiales hasta 1908 y la dificultad de obtener información seriada completa y documentación privada de las propias compañías. Esto explica que la primera actividad aseguradora estudiada, y de la que tenemos un conocimiento más completo, sea la de los seguros sociales, ramos en los que

la intervención fue mayor. Pero, quizá con esta excepción, no disponemos de un número suficiente de monografías que nos permitan realizar una síntesis sobre la evolución del sector seguros.

El libro de Jerònia Pons, profesora de la Universidad de Sevilla, aborda la tarea de describir y explicar el desarrollo del sector seguros en Baleares en los siglos XIX y XX. Es un excelente trabajo, por el interés del tema planteado, por la documentación inédita en que se basa, por el ámbito elegido (una región) y por la claridad y rigurosidad con que expone los resultados. Pero, como suele ser habitual en los buenos trabajos, su mayor valor es que abre perspectivas, incita nuevos estudios y anima el debate.

La autora es buena conocedora del seguro moderno, habiendo centrado sus investigaciones en la Mallorca de los siglos XVII y XVIII. Este conocimiento es el que le permite introducir en el libro un primer capítulo en el que expone la evolución de las compañías de seguros en Mallorca en la etapa preindustrial y cómo influye en el siglo XIX esta tradición (esencialmente debida a los conversos). El tratamiento del seguro en la Edad Contemporánea

combina el enfoque cronológico y el temático. El primero le sirve para exponer las etapas de desarrollo del sector y el segundo para estudiar, pormenorizadamente, las sociedades de socorros mutuos y las mutualidades. Sostiene J. Pons, con razón, que no conoceremos completamente el sector de los seguros si no se estudian todos los tipos de empresas que ejercen esta actividad (pp. 18 y 19), argumentando que la penetración de las sociedades anónimas en España fue tardía, que se crearon muchas mutualidades durante los siglos XIX y XX y que las sociedades de socorros mutuos tuvieron, asimismo, un papel importante durante una larga etapa (en 1923 se contabilizan en Baleares 133). Efectivamente, en una economía de mercado, el de los seguros es un sector complejo, por ser un negocio y, al tiempo, cumplir funciones de interés social. Sin embargo, a mi juicio, la diferente naturaleza de sociedades mercantiles, mutualidades y asociaciones y su diferente importancia social y económica, justifican su análisis separado e, incluso, la utilización de herramientas metodológicas distintas.

El enfoque regional es imprescindible para obtener una imagen completa del sector, con las peculiaridades que pueden pasar inadvertidas o quedar minimizadas en estudios de ámbito nacional. J. Pons intro-

duce constantemente referencias y comparaciones con otras regiones, con el conjunto de la nación e, incluso, con otros países. Por todo ello, este libro, lejos de elevar a generalidad un caso concreto, aprovecha las ventajas de un acercamiento distinto y próximo (utilización de archivos municipales y regionales) para aportar nuevos datos a la historia del seguro en España y, sobre todo, para profundizar en el conocimiento de la economía balear de los siglos XIX y XX. Es particularmente interesante el estudio de las relaciones entre los promotores de las compañías y asociaciones de seguros y de éstos con los nombres más significativos en la política y la economía del archipiélago. No obstante, esta preocupación por conocer toda la realidad, censando todas las iniciativas y describiendo su actividad en la medida que lo permiten las fuentes, no se completa, en alguna ocasión, con una valoración (al menos explícita) del distinto significado de cada sociedad, de su diferente importancia económica (muy superior en las mercantiles y, dentro de ellas, en las anónimas y de mayor capital y duración) y social (muy importante en las mutuas y mutualidades). Y no se debe perder de vista la cuota de mercado que suponen las compañías de capital balear en la nación e, incluso, en la propia región, pronto dominada por compañías nacionales y extranjeras. La

propia naturaleza de la actividad aseguradora (importancia del capital, alto porcentaje de reservas, incertidumbre del riesgo que sólo se puede minimizar a través del aumento y diversificación de las pólizas) provoca que la dimensión y el ámbito de actuación de las aseguradoras aumenten rápida e incesantemente a lo largo de los siglos XIX y XX. Como señala J. Pons, el gran problema para la constitución y supervivencia de aseguradoras de capital balear es la competencia de compañías nacionales y extranjeras (p. 74) que se percibe, esencialmente, en los grandes ramos, como vida, en el que no se llega a constituir ninguna compañía regional (cuadro 2), competencia que desde la década de 1920 se intenta paliar a través de acuerdos, como se describe para el ramo de accidentes. Y como ha señalado para Francia Gibaud, cuyo trabajo cita la autora, existe un reparto de funciones entre las compañías mercantiles, que se ocupan del gran y mediano seguro, y las mutuales, que se concentran en los modestos. La otra cara de la moneda, que muestra el dinamismo empresarial balear, es que algunas mutuas son la génesis de prósperas sociedades mercantiles que llegan a trascender el ámbito regional. Es el caso, que se trata por menorizadamente, de la Mutua Balear que en 1942 se convierte en

Mare Nostrum o el menos brillante de La Previsora Mallorquina.

El libro expone de una forma clara y atractiva cómo el mercado balear participa de las características básicas del sector en el conjunto de España (atraso en la diversificación, dominio de los ramos tradicionales, internacionalización y atomización); cómo las etapas de desarrollo y los rasgos del seguro balear coinciden, *grosso modo*, con los del conjunto del mercado nacional pero cómo están muy determinados por la propia evolución socioeconómica de la región, a cuyo conocimiento este trabajo aporta nuevos datos.

Nace el seguro contemporáneo balear, como en otros ámbitos regionales o nacionales, con el seguro mutuo de incendios. Llamo la atención sobre lo tardío de la primera iniciativa (1862), cuando cuatro compañías españolas ya se habían establecido en la zona; se trataba de una mutua de propietarios de casas, que es la primera fórmula utilizada generalmente en las ciudades desde principios del siglo XIX (Barcelona, Madrid, Bilbao, Londres, París...) y que en Mallorca se resucita en 1915, naturalmente sin éxito. Es también interesante observar cómo el informe negativo de la Sociedad de Amigos del País (del que no se llega a explicar las razones) pudo impedir la autorización de dos proyectos de compañías mercantiles baleares (1853 y 1868), aunque contaban con

el visto bueno del Ayuntamiento. La lectura de este libro invita a reflexionar acerca de los proyectos fallidos que explican la historia de una comunidad tanto como los que obtienen éxito. Seguramente hacen falta más estudios sobre la economía y la sociedad balear y, especialmente, sobre el comportamiento de sus élites (cuestión que trasciende el objeto del libro). Ante la imposibilidad de formar compañías, por tanto, los aseguradores baleares debieron utilizar, entre 1800 y 1869, una fórmula alternativa, la unión de aseguradores a imitación del Lloyd inglés.

Se distingue, como para el conjunto de España, una nueva etapa limitada por la ley de sociedades anónimas (1869) y la primera ley de seguros (1908). En el clima expansivo de la economía balear que caracteriza los primeros años de esta etapa, se crea un número significativo de sociedades, especialmente financieras, destacando dos de seguros, El Seguro Mallorquín (marítimos) y La Balear (incendios), cuyos promotores eran conocidos financieros. Su importancia estriba en que son las dos mayores del sector hasta 1942. En el libro se describe la organización y el funcionamiento de ambas compañías así como su liquidación, debido a la crisis bursátil de los ochenta que afectó a estas primeras compañías que no se habían desprendido de su carácter especulativo, y a la repercusión de

la filoxera en el sector. En esta etapa se desarrolla el seguro de quintas, interesante ramo por su significación social y también económica, para el que en Baleares se forma una duradera compañía colectiva (está próxima la publicación de un estudio sobre esta «contribución de sangre» de V. Fernández Vargas para el conjunto de España).

El período 1908-1940 muestra escaso dinamismo en la iniciativa aseguradora balear a través de compañías mercantiles, lo que contrasta con la dinámica nacional, instalándose compañías foráneas en los grandes ramos y adoptando las regionales el carácter de mutuas, especialmente en ganado y previsión social. Por contraste, las tres décadas siguientes son de clara prosperidad general que se refleja también en el número y éxito de las aseguradoras baleares. Desde 1984, y con el nuevo marco legislativo, se refuerza la internacionalización del capital de las compañías, los procesos de absorción, fusión..., proceso al que no escapan las aseguradoras baleares, siendo el caso más destacado el de AXA que, por cierto, ha patrocinado este libro, que aporta nuevos datos al conocimiento de la economía balear en particular y que contribuye al desarrollo de la historia del seguro en España contemporánea.

M.^a Jesús MATILLA
Univ. Autónoma de Madrid

Juan HERNÁNDEZ ANDRÉU, con la colaboración de Nelson Álvarez Vázquez:
Del 29 a la crisis asiática, Madrid, Editorial Complutense, 1999.

Ésta es una obra que reúne tal volumen de información sobre hechos relevantes de la evolución de la economía internacional en el siglo xx, sobre interpretaciones de los acontecimientos coyunturales más importantes (crisis económicas de 1929 y de 1973) y sobre instrumentos de análisis de los mismos, que sólo un autor como Juan Hernández Andréu (con la colaboración de un anexo metodológico de Nelson Álvarez), que ha dedicado a ellos una gran parte de su carrera profesional, lo ha podido integrar coherentemente en un libro de reducida extensión sin desistir en ningún momento del rigor analítico.

La triple cualidad señalada: exposición de los hechos relevantes al caso con preocupación de exhaustividad, justificación o crítica de las interpretaciones de las crisis y estudio adicional de los instrumentos matemáticos de análisis del ciclo económico, abre el abanico de sectores que se pueden sentir atraídos por el libro: escolares y lectores informados que busquen una aproximación sintética a la historia de la economía internacional en el siglo xx, historiadores económicos especialmente ocupados en la crisis de los años treinta y su comparación con la de 1973-79 y, finalmente, his-

toriadores y economistas interesados en el análisis de series temporales, en particular en los movimientos recurrentes de las mismas.

Aun cuando la mayor parte del libro se ha formado por la agregación de varios trabajos previos de Hernández Andréu, se observa sin necesidad de comprobación que han sido adaptados ahora a las necesidades de una obra integrada y coherente, que en todo caso estaba facilitada por la consistencia con que el autor ha mantenido y argumentado desde 1980 (*Depresión económica en España, 1925-1934*) su tesis de la «depresión estructural» como base de las dos más señaladas crisis económicas del siglo xx. Se percibe que Hernández Andréu ha llegado al punto en que siente la necesidad de manifestar explícitamente lo que él mismo había ido argumentando acumulativa y parcialmente, bajo aquella tesis, en sus numerosos trabajos anteriores, sobre todo en los referidos a la crisis de 1929 que, en sus primeras formulaciones la vinculaba casi estrictamente al análisis de la llamada «deflación estructural» de Kindleberger en el comercio internacional.

En este libro declara abiertamente su visión de esa «depresión estructural», dentro de un plantea-

miento de los fenómenos económicos a largo plazo no lineal desde el punto de vista filosófico e institucional desde el histórico, con el que considera las crisis como el momento de máxima disfuncionalidad entre estructuras económicas y sociales viejas no generadoras ya de impulsos al crecimiento y de nuevas, que encuentran en aquéllas dificultades para desarrollarse. A la hora de estudiar, con unos instrumentos de análisis factual concretos, ese conflicto de estructuras, Hernández Andréu utiliza un modelo en el que están implícitas las asunciones de que la evolución de la economía internacional es cíclica aunque no haya una teoría económica universalmente aceptada al respecto y que las fases expansivas del ciclo se originan en las innovaciones tecnológicas, que sostienen por un tiempo ganancias de productividad en los países con las instituciones más adecuadas para ello, que, históricamente, han sido los hoy desarrollados. Pero, junto a ello, explicita que los comienzos de las recesiones se originan en las Relaciones de Intercambio (RI) desfavorables para las producciones primarias con respecto a las industriales, principalmente en el comercio internacional; con lo que los factores depresivos se difunden a nivel planetario, aunque también haya que tener en cuenta en cada caso las RI del interior de los países.

La importancia que Hernández Andréu concede a la acumulación de unas RI desfavorables a los productores primarios en el comercio internacional, es tal que considera una experiencia aparentemente contradictoria entre la crisis de 1929 (en la que se llega hasta el momento del estallido con una RI desfavorable) y la de 1973 (precedida de un cambio de tendencia hacia una RI favorable como consecuencia del incremento de los precios de productos básicos de la alimentación y, sobre todo, del petróleo) parte del mismo fenómeno: en el primer caso, el mantenimiento en los años previos de tal relación acabó provocando una crisis de demanda en las economías desarrolladas; en el segundo, su violenta inversión por la acción autónoma de los productores primarios provocó una crisis de costes en aquéllos, no compensada por el crecimiento en los productores primarios como consecuencia de las deficiencias que sus estructuras económicas tenían para el proceso de crecimiento económico. En suma, lo inevitable de la crisis en ambos casos, a pesar de las políticas que se pusieran en práctica, indica que un mantenimiento de RI desfavorable a los productores primarios en un punto del sistema, cuando no es compensada por una tendencia positiva de ganancias en productividad por innovaciones tecnológicas, anuncia una inversión del ciclo,

siendo ello, por tanto, un trazo «estructural» de la economía internacional, contra el que, como demuestran las experiencias de ambas depresiones, poco pueden hacer medidas de política monetaria. De este modo, se ilustra también sobre la poca responsabilidad que tal política ha tenido, a juicio de Hernández Andréu, en el origen de las depresiones.

Creemos que el libro consigue aportar suficientes argumentos, en su explicación de los problemas más graves de la economía internacional del período de entreguerras y de los fundamentos, instituciones y deficiencias de la larga etapa de crecimiento de los años cincuenta y sesenta, que justifican las bases enunciadas del modelo, aun cuando la constatación de la relación entre empeoramiento de la RI para las producciones primarias y orígenes de las recesiones, si quiere convertirse en algo más que una pista sobre el momento de cambio de coyuntura, debería animar a Hernández Andréu a sistematizar las bases de los que considera problemas «estructurales» que, en síntesis, se expresan en cambios en los precios relativos y en agotamiento de las expectativas de niveles dados de beneficios y que, todavía, quedan dispersos en varios lugares de la obra.

Finalmente, aunque a primera vista pueda parecer una agregación

excéntrica el anexo metodológico de Nelson Álvarez Vázquez sobre la identificación estadística y la sistematización econométrica de los ciclos, la consideramos oportuna y de gran interés para los historiadores económicos. Dicho anexo está dividido en dos grandes partes: en la primera se hacen unas consideraciones críticas sobre la utilización de los diferentes métodos matemáticos de detección de movimientos sistemáticos en las series temporales, que han de ser muy útiles para una historiografía económica como la española que, en los últimos años, ha hecho un amplio uso de tales técnicas, a veces con excesiva candidez y poco espíritu crítico. En la segunda, más directamente relacionada con el objetivo central de los trabajos de Hernández Andréu que le preceden, Nelson Álvarez detecta, mediante la combinación de un estudio del ciclo empírico (filtrando las series mediante una función polinómica) y del ciclo teórico (mediante el análisis espectral) la existencia de un movimiento recurrente común de la renta a largo plazo de Francia, España, Alemania y Reino Unido desde 1850. Ello es un buen indicio de la existencia de una economía verdaderamente internacional mucho antes de la apelación a la globalización de nuestros días y, de paso, le permite a Nelson Álvarez hacer una predicción determinista (en función de la variabilidad del

pasado) de la coyuntura del crecimiento económico de España hasta el 2100.

En suma, creemos que este libro está lleno de sugerencias capaces de animar a los historiadores económicos españoles a interesarse por los

asuntos de la economía internacional y, sobre todo, por situar los problemas de la economía española en el contexto de aquéllos.

José MORILLA CRITZ
Universidad de Alcalá

Pedro FRAILE BALBÍN: *La retórica contra la competencia en España (1875-1975)*, prólogo de Juan Velarde Fuentes, Madrid, Fundación Argenteria-Visor, 1998, 242 pp.

La retórica contra la competencia en España (1875-1975) de Pedro Fraile es una historia del pensamiento económico filoproteccionista en España. El libro es de carácter descriptivo. Repasa textos académicos, administrativos, legales, eclesiásticos y periodísticos de numerosos autores e instituciones contrarias a la competencia y al libre mercado. El autor agrupa y sintetiza los argumentos por su procedencia y su temática.

Pedro Fraile elabora críticas contra las reflexiones proteccionistas, las propuestas de los colegios profesionales, los defensores de la intervención estatal, el pensamiento económico de la autarquía y, por último, la doctrina social de la Iglesia. Para desacreditar estas ideas el autor aplica sencillos análisis de teoría económica. El resultado es contundente. Sin necesidad de poner

por escrito ni una diatriba el lector termina pensando que los proteccionistas son demonios.

Pedro Fraile señala en varias ocasiones que su objetivo «ha sido no tanto calibrar el impacto de la opinión económica [la opinión de la retórica contra la competencia] sobre la acción pública, como explorar los argumentos en sí mismos y explicar la teoría económica que contenían» (p. 209). No obstante, en las conclusiones del libro hace un acertado ejercicio sobre los efectos económicos que tuvieron las opiniones contra la competencia desde la Restauración en adelante. El autor lleva a cabo dos ejercicios cuantitativos, sintetizados en las figuras 7.1 y 7.2, sobre las empresas entrantes y la evolución de los beneficios. Ambos exámenes indican que las barreras de entrada se incrementaron desde la Restauración hasta

mediados del siglo xx, y que esto permitió a los ya instalados una tasa creciente de acumulación de beneficios. Es decir, el mercado lo cerraron los que ya estaban dentro, y lo manejaron para asegurarse una acumulación fácil, baja en costes directos de producción y de renovación. La repercusión de la retórica, a juicio del autor, fue «allanar el camino a los grupos de interés beneficiados por las restricciones» (p. 203). Esta deducción refuerza anteriores trabajos del ensayista.

Estimo que el terreno donde debe plantearse la discusión sobre la influencia del pensamiento proteccionista es el que el propio autor nos expone: el del análisis económico de las decisiones colectivas y la elección pública (*public choice*). En este ámbito el análisis económico se enfrenta al siguiente tipo de paradojas: ¿cómo es posible que la generalidad de un conjunto de individuos de una población decida imponerse y admitir valores (en nuestro caso el de asumir que es una virtud ir contra la competencia y el libre mercado) que afectan negativamente a la mayoría de cada uno de ellos, incluso llegando hasta el consenso casi unánime sobre la bondad del valor autoimpuesto? Pedro Fraile nos indica que han sido numerosos los autores (T. C. Schelling, G. Akerlof, D. Garth Taylor, M. Granovetter, S. R. G. Jones y, especialmente, T. Kuran) que han

estudiado este problema, y que su conclusión es similar: «comportamiento contingente» y «falsificación de preferencias». Es decir, «la aceptación de una opinión a partir de la percepción que se tiene de la opinión de los demás... la modificación de la inclinación que los individuos tienen hacia una idea o programa como consecuencia de la existencia de un sistema social de gratificación (y penalización) moral» (pp. 209-210).

Pedro Fraile sostiene que en el caso español las acciones emprendidas por los grupos de interés filoproteccionistas, formando opiniones en favor de sus objetivos, se habrían ido acumulando y reforzándose al capturar cada vez más rentas del Estado (pp. 43 y siguientes). Esta acumulación habría aislado las quejas y las posiciones librecambistas. Finalmente, se permitió que unos pocos gasasen con seguridad algo más que el resto, mientras que la mayoría permaneció con el mismo o menor grado de ganancia.

La revisión sobre la literatura filoproteccionista hecha por el autor está marcada por su posición radicalmente opuesta a la de los textos que se explican. Desde el título Fraile denigra el pensamiento económico que pudiera existir en los autores de corte proteccionista y similares. No da a los argumentos filoproteccionistas el valor de análisis, sólo el de retóricas. Son razonamientos, los

de los filoproteccionistas, que no convencen por su lógica, sino por su carga amenazadora.

Sólo hay un argumento filoproteccionista que Pedro Fraile no consigue, creo yo, hundir. Se trata de la teoría de la industria naciente. Dicha teoría tiene un problema: ¿qué es lo que se entiende por industria naciente? Si el límite se fija justo en la salida al mercado de una innovación, hasta Pedro Fraile parece admitir que es «difícil de rebatir la necesidad del fomento estatal, casi siempre al margen de la competencia, de las actividades de investigación y desarrollo» (p. 199). Digo que parece admitir, porque en la página 41 no queda claro si lo hace o no. Expone que la «teoría económica tradicional» parte del supuesto de que todas las actividades están sujetas a rendimientos decrecientes. Este supuesto impediría a dicha teoría tradicional comprender que «una dinámica de aprendizaje práctico y de cambio técnico» crease rendimientos crecientes. Si esta dinámica hubiera sido protegida, según indica el propio autor, sería en términos «tradicionales» ineficiente, aunque fuera eficiente a largo plazo.

Desde la perspectiva de la innovación el problema de la retórica proteccionista y de sus hijos (el proteccionismo, la autarquía y la subvención de la decrepitud) tiene su origen en un problema típicamente *coasiano*: la fijación de los derechos

de propiedad. El principio de la escuela austríaca, que utiliza para definir la esencia del capitalismo, es el derecho de propiedad de «el que lo encuentra se lo queda». Pues bien, ese derecho no se ha fijado en nuestras reglas legales y consuetudinarias. De hecho, la parte realmente retórica del proteccionismo español lo que buscaba era, por un lado, impedir los cambios y la aparición de oportunidades y, por otro, apoyar a la actividad económica ya establecida y/o a los planes industrialistas decididos por la Administración. El proteccionismo español, frente al alemán, norteamericano y japonés, ha servido para machacar la innovación presente en las industrias nacientes.

La «falsificación de preferencias» es demasiado abrumadora en el caso español. La retórica proteccionista con toda su carga de amenaza acompañada de la captura de rentas son razones insuficientes para explicar por qué la sociedad civil española tuvo que «abrazar» las consignas filoproteccionistas más delirantes. Las penalizaciones eran en realidad la muerte y el exilio. Nuestros librepensadores, empezando por los juristas de la Escuela de Salamanca y terminando por la mayoría de los políticos de la Segunda República, han acabado, una y otra vez a lo largo de más de doscientos años, siendo asesinados, encarcelados, exiliados, aislados,

depurados y arrumbados en pensiones de «mala muerte». Las sociedades terminan aprendiendo estas lecciones. El peligro de defender el cambio, las reformas fiscal y agraria, la competencia y el mercado era realmente exagerado.

Antes de terminar me gustaría hacer cuatro matizaciones más sobre esta obra. Primera. El autor no se enfrenta directamente a la parte mejor trabada de los proteccionistas españoles: los industrialistas catalanes. En este caso no es fácil decir que sus argumentos eran tan sólo la defensa de la identidad de grupos cuya prosperidad era básica para el futuro colectivo. Los industrialistas catalanes entendían que la política arancelaria debía funcionar de acuerdo a la reforma fiscal y a la agraria. El Estado tiene en sus manos tres políticas: la comercial, la fiscal y la monetaria. Las tres están relacionadas. Un Estado que defiende el libremercado no puede tener desarreglos fiscales. Estos desarreglos originan la tentación de utilizar los aranceles como un sencillo impuesto, provocan un endeudamiento ficticio en el que lo que se dilucida es la cesión final de bienes y servicios del Estado en régimen de explotación monopolista y facilitan que el Estado aumente la masa monetaria como intento para paliar su deuda. Desde esta perspectiva el proteccionismo tiene un valor ambivalente. Por una parte, es una reper-

cusión del fracaso fiscal y, por otra, es la compensación mínima que los industriales reclamarían ante la ausencia de la reforma fiscal ligada a la deficiente reforma agraria.

Segunda. En la actualidad el estudio de la efectividad real de los aranceles indica que no fuimos muy diferentes de países similares como Italia (se sostiene lo contrario en la p. 45). Fue el primer franquismo el que nos diferenció. Tampoco es acertado hablar de «la rapidez con la que el sector público logró abarcar a toda la economía [como] notas diferenciales de las economías atrasadas de Europa» (p. 23). Una de las características del atraso es el pequeño tamaño del sector público, que aún hoy en España es del orden de diez puntos menos del PIB con respecto a la Europa más desarrollada.

Tercera. No hay una crítica directa a la autarquía del primer franquismo. No se ha contemplado la tesis de que las decisiones económicas del Estado fueron capturadas por los militares con la creación del INI. En realidad, Pedro Fraile demuestra un mayor interés por el INI de los años setenta (p. 147). Sin embargo, aquí tampoco hay ninguna advertencia acerca de que en determinados casos fueron las propias empresas del Estado, como Telefónica, las que aprovecharon en su beneficio la absorción temporal del Estado de determinadas empresas privadas para descapitalizarlas en su

favor. La teoría de la captura de rentas es endeble para analizar las acciones del Estado contra la sociedad civil en la economía española. Y cuarta. Cuando se hace el análisis de la doctrina social de la Iglesia

hubiera sido deseable desgranar el pensamiento económico de Monseñor y su Obra.

Santiago LÓPEZ
Universidad de Salamanca

Jesús SANZ FERNÁNDEZ (coord.): *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*, Madrid, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX)-Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU)-Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998, CD ROM (Estadísticas y mapas), 6.000 ptas.

1998 ha sido el año en el que se cumplía el sesquincentenario de la construcción del primer ferrocarril en la Península Ibérica a propósito de la apertura a la explotación del tramo entre Barcelona y Mataró. Para celebrar esta efeméride se han editado varios libros y trabajos de investigación, además de organizarse un congreso específico, que en conjunto han dado cuenta de los avances realizados en la investigación acerca del papel del ferrocarril en la economía y sociedad españolas. Además de dedicar este esfuerzo al caso español también se han dedicado investigaciones al ámbito iberoamericano. Buena prueba de esto último es el libro que, coordinado por Jesús Sanz Fernández, dedica monográficamente sus páginas a analizar el papel de los ferrocarriles en América Latina. Una publicación

de estas características debería haberse abordado mucho antes, dado el papel central que el transporte ha desempeñado en economías exportadoras americanas ya desde el siglo XIX.

En este último sentido hay que señalar que la mayor parte de las monografías de historia económica dedicadas a cada país del subcontinente americano han dedicado una parte sustancial de su interés al papel desempeñado por los ferrocarriles en el período 1850-1930, pero casi sin demasiadas excepciones se abandonaba el interés por el sistema ferroviario y su impacto económico y social en la segunda mitad del siglo XX. Ello llama la atención toda vez que aunque el sistema de transporte por carriles fuese decisivo en el período de inserción de los diferentes países en el mercado

mundial, no es menos cierto que la etapa posterior a la Segunda Guerra Mundial, cuando se consolidaron los procesos de industrialización por sustitución de importaciones, el sistema ferroviario desempeñó un papel de capital importancia, al hacerse descansar las políticas de crecimiento en los mercados internos. Después las nacionalizaciones del sistema ferroviario se generalizaron hasta que desde fines de la década de 1980 los procesos de cierre de redes y las privatizaciones se han impuesto en la mayor parte del subcontinente.

Desde 1990 el equipo que ha coordinado Jesús Sanz Fernández ha venido trabajando en el seno de un programa financiado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para elaborar una investigación que al mismo tiempo que estudie la historia ferroviaria de los diferentes ámbitos regionales —criterio utilizado para abordar el estudio de los ferrocarriles latinoamericanos en este libro— no renuncie a una visión general de muy largo plazo, buscando las características básicas y los rasgos diferenciadores en la evolución histórica del continente. En la introducción ya se plantean los objetivos del estudio: reconstrucción de los ciclos constructores; expansión de la red por países y regiones al compás de la vertebración de los diferentes Estados nacionales; participación del Estado en la construc-

ción; papel de las empresas privadas y de las inversiones europeas y de los Estados Unidos, y, finalmente, la imbricación del ferrocarril en la evolución de la economía de cada país en el largo plazo. El planteamiento inicial del proyecto resulta no sólo muy claro, sino que trata de responder a puntos no abordados globalmente por la historiografía, tales como el de la concentración de empresas privadas explotadoras o la participación de capitales autóctonos en el ciclo constructor y el de la explotación o la relación entre construcción y demanda de tecnología ferroviaria en los diferentes períodos.

Con estos objetivos generales se inicia el primer capítulo en el que se realiza, por parte de Víctor Peralta, un estudio de la red viaria existente en la región a fines del período colonial y las primeras etapas de independencia antes de la instalación del ferrocarril. Aquí se pone de manifiesto que el sistema de caminos de la época final de la colonia descansaba en la privilegiada relación entre el interior y los puertos de la costa, bien del Pacífico bien del Atlántico, así como el escaso interés del Estado por la construcción de ferrocarriles en las primeras etapas de la independencia debido a las dificultades financieras. La etapa constructora del ferrocarril se aborda para la región andina por Carmen Aycart. Pese a la existencia

de paralelismos entre Perú y Bolivia en sus trayectorias económicas y sociales respecto al papel desempeñado por el ferrocarril que puede justificar en cierta medida la unidad de análisis, no parece muy pertinente el haber incluido a Chile en este grupo de estudio, por las notables diferencias en el papel que ha tenido el ferrocarril en esta última economía. En primer término, en este país el ferrocarril tuvo efectos que fueron más allá de los generados para el conjunto de la economía del país o efectos «hacia adelante», ya que mientras que en Perú y Bolivia los efectos fueron poco significativos, en Chile a fines del siglo XIX el ferrocarril potenció una industria nacional. Además también fueron más armónicos, dado que todos los sectores se beneficiaron en mayor o menor medida de la disponibilidad del nuevo sistema de transporte; en cambio, en Perú todo indica que sólo la minería se vio estimulada directamente por la construcción de ferrocarriles.

Ángel Rodríguez Carrasco aborda la reconstrucción de los ferrocarriles en Argentina, Uruguay y Brasil. Para el primero de los casos, el análisis de las dos repúblicas del Plata muestra un comportamiento diferenciado del ferrocarril en el largo plazo. Si el ferrocarril surgió como un lógico eje de transporte para la exportación de los productos de la Pampa (carne y subproductos)

y del interior uruguayo, en el caso de Argentina además articuló un sistema de ciudades que ya estaba consolidado desde la etapa final de la colonia española. No ocurrió esto último en Uruguay. En este país la historiografía ha cargado fuertemente las tintas sobre los efectos neutros o negativos del ferrocarril para la economía. En Argentina el sistema de transportes organizado a partir de la expansión del ferrocarril fue claramente positivo hasta la década de 1930. Tanto las empresas privadas, mayoritariamente de capital británico, como el Estado contribuyeron a la expansión de la red, que al igual que en la mayor parte del subcontinente hizo quiebra con la depresión de los años de 1930. La nacionalización de la red en los cuarenta sirvió para hacer frente a la competencia de la carretera en sus primeros pasos, pero entre 1970 y 1980, al compás del fuerte crecimiento de la deuda externa, diversas líneas ferroviarias fueron cerrándose en oleadas sucesivas. Las privatizaciones y las diversas formas de colaboración entre el Estado y las empresas privadas mantienen hoy la esperanza de hacer rentable parte de la red que todavía hoy continúa operativa, especialmente en el transporte de mercancías y de pasajeros en Buenos Aires y su amplia área metropolitana. En lo que hace referencia a Brasil, su paralelismo evolutivo con Argentina parece más que

evidente. Desde mediados de 1850 hasta 1930 Brasil llevó a cabo un rápido proceso de construcción de ferrocarriles, especialmente desde 1890, cuando el advenimiento del régimen republicano federal abrió más expectativas entre los inversores y concesionarios con sus planteamientos ampliamente liberales. Las empresas constructoras y explotadoras, casi en su mayor parte de capital inglés, pero con una fuerte presencia de inversores autóctonos, obtuvieron amplios márgenes de rentabilidad. Incluso la participación estatal fue relevante, gestionando, con éxito, numerosas compañías, sobre todo en Sao Paulo y Minas Gerais. De nuevo la crisis económica de la década de 1930 aparece como la gran responsable de la caída en picado de la rentabilidad de las compañías, abriendo el camino a la intervención del Estado en forma de nacionalizaciones. El Estado se convirtió en el explotador de la red brasileña hasta los años de 1980, en que la acumulación de deuda externa, las devaluaciones monetarias sistemáticas y la intervención del FMI aconsejaron la privatización de las empresas públicas a fin de reducir el déficit de las administraciones. En consecuencia, la red ferroviaria se ha privatizado casi en su totalidad aunque una parte nada desdeñable del conjunto del sistema férreo continúa bajo la gestión estatal, especialmente la red del nordeste, es decir, aque-

lla que peores perspectivas de rentabilidad tiene por las características económicas y sociales del terreno que atraviesa, en gran parte territorios de la selva amazónica. Actualmente los transportes a través del ferrocarril son básicamente de mercancías que en su mayor parte son productos industriales, lo que le da una estructura característica bastante alejada de la de comienzos del siglo XX, en que predominaban los productos agrarios y, muy especialmente, el café.

En los países de menor extensión de América Latina el ferrocarril también tuvo una destacada importancia. Francisco Polo estudia comparativamente el caso de Colombia, Venezuela y Ecuador, señalando que en el período de construcción a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX las inversiones fueron claramente rentables para las empresas, mientras que la crisis de 1930 marcaría el inicio de una larga etapa de decadencia y cierre del ferrocarril bajo el control del Estado. Las últimas décadas han supuesto una revitalización de los ferrocarriles en Venezuela y Colombia sobre la base de la separación entre propiedad (estatal) y gestión (privada) que hace concebir algunas esperanzas de futuro para este medio de transporte. Por su parte, A. Santamaría aborda en dos trabajos diferentes los casos de Centroamérica y Panamá, por un lado y, por otro, Cuba junto

a las islas caribeñas de República Dominicana y Puerto Rico. En dos excelentes trabajos Santamaría pone de relieve las especificidades de estas dos áreas latinoamericanas en lo relativo al ferrocarril y su papel en la historia económica y social. En primer término, hay que destacar que para el caso de Centroamérica y Panamá el ferrocarril se instaló cronológicamente más tarde que en el resto del continente, hacia 1870, debido a dos razones de diversa índole: el auge del café y posteriormente del banano tuvo lugar sucesivamente desde los años de 1860 y, en segundo término, a que el Estado fue el principal constructor de líneas. En 1900 los Gobiernos del istmo administraban el 41 por 100 del kilometraje construido, habiendo reducido su peso con las privatizaciones de la red. El objetivo de los diferentes países con estas iniciativas de privatización fue afirmarse como países a fin de conseguir el reconocimiento y el apoyo de países como los Estados Unidos, principal inversor en la zona. Además de estas diferencias cabe añadir que la depresión de los treinta no fue tan profunda en lo relativo al sistema ferroviario, en parte por la diversificación de las economías de los países centroamericanos que permitió el mantenimiento de las rentabilidades de las compañías explotadoras retrasando el proceso de nacionalización del sistema que se había con-

vertido en un proceso generalizado en la mayor parte del continente americano. Además de ello, la competencia de los transportes por carretera no afectó de forma generalizada en la región hasta los años de 1960, pero a partir de aquí el declive del sistema ha sido imparable, haciendo difícil el futuro del sistema ferroviario en la zona, incluso con las privatizaciones en curso en algunos países.

Por lo que hace referencia al caso de las islas caribeñas, lo más destacable es lo temprano del desarrollo de la red cubana y la total vinculación de la red ferroviaria a la especialización de la economía azucarera en República Dominicana y Puerto Rico. Por otra parte, es de destacar el protagonismo de las redes de ferrocarriles privadas frente a la de uso público y el papel de los Estados Unidos como referente fundamental en el sector ferroviario a partir de la invasión de Cuba y Puerto Rico. La profundización de la especialización azucarera a lo largo del primer tercio del xx repercutió en un crecimiento de la red ferroviaria y en una mayor participación de las compañías de capital estadounidense en el mercado ferroviario caribeño. Sin embargo los efectos de la crisis de los años treinta y el fin del ciclo agroexportador provocaron que a medio plazo los ferrocarriles fueran entrando en pérdidas hasta el punto de que en Puerto Rico se cerraran

las líneas hasta entonces abiertas. Sólo el caso de Cuba rompe esta trayectoria, ya que con la Revolución las redes se centralizaron y pasaron a ser un instrumento fundamental en el funcionamiento de la economía planificada, incluso tras la desaparición de la Unión Soviética y sus catastróficos efectos para Cuba.

Jesús Sanz Fernández se ocupa del caso mexicano para poner fin al análisis histórico de los ferrocarriles hispanoamericanos. Se pone de manifiesto en su trabajo un ciclo muy similar al de los grandes países del continente, con la salvedad de la importancia capital de la Revolución de 1910, que adelantó el proceso de nacionalización de los ferrocarriles que, por otra parte, se habían introducido tardíamente en México y sólo se vieron impulsados decididamente con el inicio de la época del llamado Porfiriato. Sanz recoge la polémica historiográfica sobre el impacto de los ferrocarriles en la economía mexicana en este primer período y plantea las contribuciones más recientes que han relativizado las conocidas tesis de Coatsworth acerca del agravamiento del atraso relativo mexicano por la instalación del ferrocarril. Los trabajos de S. Kuntz y P. Riguzzi han resituado la polémica al culpar al atraso económico preexistente de un mayor impacto global de la construcción del ferrocarril. Por otra parte, la nacionalización del sistema

avanzó incorporando cada vez más compañías hasta que la crisis de los treinta provocó los primeros proyectos de gestión y explotación global. En sucesivos ciclos, al compás de los cambios políticos, el ferrocarril mexicano entró en una crisis cada vez más profunda cuyo estallido final tuvo lugar con el enorme aumento de la deuda externa. Sanz pone de relieve cómo las Administraciones de los ochenta y noventa no sólo no plantearon salidas a la situación, sino que agravaron el déficit de los Ferrocarriles Nacionales de México abocando a las privatizaciones como única salida para mantener el sistema ferroviario.

Las conclusiones generales del libro recogen las características del sistema ferroviario iberoamericano para cada una de las áreas estudiadas y de acuerdo con los ciclos cronológicos establecidos, haciendo hincapié en la consecución de respuestas a los objetivos establecidos al principio de la obra. Quizá lo más destacable desde una perspectiva europea sea el hecho de que el proceso de privatizaciones haya sido la única respuesta y generalizada al declive de los sistemas ferroviarios de América cuando en el Viejo Continente, salvo Inglaterra y con unos resultados muy dispares, ningún país haya elegido formalmente esta solución. Una mayor insistencia en este punto y no sólo una condena vaga y genérica al neoliberalismo así

como al papel casi policíaco del FMI, hubiera sido mucho más explicativa. Hay que recordar que, como bien se recoge en el texto sobre México, este país tuvo que reformar su Constitución para poder llevar a cabo el proceso de privatizaciones, con lo que el consenso global en la sociedad mexicana necesariamente debería ser muy alto para abordar sin otras alternativas el proceso de privatización como única vía de solución para su sistema nacional de ferrocarriles. Del mismo modo, un mayor hincapié en la perspectiva industrial del sistema ferroviario podría haber arrojado muchos más puntos de luz sobre los efectos del sector en el largo plazo sobre la economía, aspecto éste relativamente ausente del conjunto de las aportaciones. Globalmente, no obstante, el trabajo coordinado por Jesús Sanz Fernández supone un enorme

esfuerzo colectivo difícilmente supe-
rable y, desde luego, se trata de una obra de referencia que por su ambición, sus contribuciones generales y particulares, la presentación de las estadísticas, cronogramas y cartografía histórica en un disco compacto, es ya un clásico en la historiografía ferroviaria y económica del continente americano. Hay que destacar, finalmente, que el trabajo esté hecho desde España y promovido por una institución no académica, como la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, lo que subraya el papel cada vez más importante que la investigación sobre temas americanos va adquiriendo en este lado del Atlántico junto con el patrocinio de entidades públicas y privadas.

Javier VIDAL OLIVARES
Universidad de Alicante

José MORILLA CRITZ, Joaquín GÓMEZ-PANTOJA y Patrice CRESSIER (eds.):
Impactos exteriores sobre el mundo rural mediterráneo, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1997, 652 pp., bibliografía.

No puede negarse, ni dejarse de valorar, la ambición «braudeliana» del libro que aquí se comenta. Su objetivo es, nada más y nada menos, tratar de estudiar los posibles impactos recibidos a lo largo de la historia por el mundo rural mediterráneo. Para ello se aborda, por veintiséis

autores diferentes, su análisis durante los últimos tres mil años. La perspectiva adoptada es claramente multidisciplinar, con sus ventajas e inconvenientes, ya que en la empresa participan economistas, geógrafos e historiadores, predominantemente del ámbito académico peninsular,

aunque cuenta también con contribuciones procedentes de otros países europeos o de los Estados Unidos.

Es importante señalar que esta extensísima obra, más de seiscientas páginas, es fruto de un ciclo de conferencias que en el año 1996 tuvo lugar en la Casa de Velázquez de Madrid y el Ministerio de Agricultura. Por lo tanto, los trabajos publicados son básicamente los textos que se presentaron en dicho ciclo. El resultado es, consecuentemente, bastante variado, ya que coexisten lo que podríamos denominar artículos de investigación terminados, con otros en versiones no definitivas y cuyos primeros resultados se presentan, síntesis de trabajos de investigación anteriores o aproximaciones basadas en obras de otros autores. Ello no empaña el valor de la obra, que pienso que puede cumplir una doble función: por un lado, ofrecer a los no especialistas en el tema o en alguno de los períodos examinados una primera aproximación y muy importantes pistas bibliográficas; y, por otro, aportar a quienes investigan en aspectos más especializados materiales que en la mayor parte de los casos tienen interés.

El acierto del tema elegido es sin duda uno de los puntos fuertes de este libro. Aborda una temática que en los últimos años goza de excelente salud, la de la inserción exterior de la agricultura española y su

interacción con la de otros países. Un libro precedente en esta misma serie —y editado por José Morilla, uno de los editores de éste—, la sesión que en el último congreso de historia económica celebrado en Girona versó sobre «El contexto internacional de la agricultura española» (coordinada en este caso también por José Morilla junto a María Teresa Pérez Picazo), o los diversos trabajos de investigación últimamente publicados desde esta perspectiva, creo que son muestra suficiente de su actualidad y vigencia.

La impresión global que se obtiene, tras la lectura del libro, es la historicidad permanente del mundo rural mediterráneo. Lo que hoy señalamos como características claves y permanentes de éste, si retrocedemos en el tiempo, podemos comprobar que son más bien fruto de complejos procesos de transformación y cambio que han afectado y sacudido a este ámbito geográfico desde épocas muy remotas. Sirva como ejemplo de ello la secuencia de cultivos introducidos en las dos riberas a lo largo de la historia, y de la que se da cuenta en muy diversos trabajos, para períodos también diferentes. Si el Mediterráneo no ha vivido casi nunca de espaldas a lo ocurrido en otras zonas, es casi obligatorio, por lo tanto, que al estudiar su sector agrario o su mundo rural, y para épocas diversas, se tenga esto presente, como de hecho lo hacen

muchos investigadores en sus trabajos. En cualquier caso no está mal recordarlo y tenerlo permanentemente en la mente, para incentivar, como desean los editores, más trabajos desde la perspectiva comparativa.

Entrando ya un poco más en el contenido del libro, y sin poder particularizar en los diversos trabajos, dado el enorme número de ellos existente, éste puede dividirse, como señalan los propios editores en la introducción, en cuatro partes o grandes etapas. La primera corresponde a la época romana —aunque el primer artículo va bastante más atrás— y se centra en los efectos que la creación del Imperio y la existencia de medios de comunicación relativamente eficaces proporcionaron para la colonización de tierras, expansión de cultivos y crecimiento del comercio a larga distancia. Los tres primeros trabajos se centran en este período y se refieren a la Península Ibérica y dos de ellos exclusivamente a Andalucía.

El segundo gran impacto sobre el mundo rural mediterráneo se considera que fue la llegada y conquista de toda la orilla sur y la esquina occidental de la norte por parte de los árabes. Nuevas plantas y técnicas, muy especialmente en lo referido al regadío, y su interacción con las tradiciones agrícolas preexistentes son en este caso los temas que merecen la atención de los autores. Conta-

mos aquí con siete trabajos referidos casi exclusivamente a Al-Andalus, con la excepción de uno de ellos centrado en el caso siciliano.

Como podíamos imaginar, la tercera parte se ocupa de los efectos ocasionados por la llegada de los europeos a América y la importación de un nuevo grupo de plantas procedentes de dicho continente. Los cinco autores que contribuyen a ella abordan tanto la cronología y efectos de la introducción de estos cultivos en España, como la importancia del nuevo tráfico marítimo para la exportación de productos agrarios andaluces, o el impacto sobre el continente americano de la llegada de plantas procedentes de otros continentes a éste.

Los siglos XIX y XX y la intensificación de los procesos de globalización económica en ellos son el eje conductor de la última y también la que reúne más artículos: once. La mayor parte de éstos se concentran en lo que podemos denominar la formación de un mercado internacional de productos agrarios desde mediados del siglo XIX y su impacto tanto sobre los viejos países productores como sobre los «nuevos mediterráneos» y especialmente sobre California. Un último grupo de trabajos se centra en la evolución más reciente de las zonas rurales mediterráneas y las perspectivas existentes para ellas.

En conjunto, el libro tiene cierta homogeneidad que le da coherencia siguiendo el hilo conductor propuesto por los editores. Aunque una abrumadora parte de los trabajos se centran en España, no por ello hay que restar mérito al esfuerzo de los editores para tratar de introducir otros casos o países. Podemos concluir señalando que

en este volumen hay, como puede deducirse tras esta reseña, trabajos valiosos, unos más novedosos que otros, unos más terminados que otros, pero en conjunto llamados a ser consultados y discutidos por los investigadores.

Vicente PINILLA
Universidad de Zaragoza

Fausto PIOLA CASELLI: *Il Buon Governo. Storia della Finanza Pubblica nell'Europa preindustriale*, Torino, G. Giapichelli Editore, 1997, 338 pp.

El título del libro es más orientativo que el subtítulo. El *buon governo* hace referencia al compromiso que adquirirían los nacientes Estados con las ciudades y los territorios que se anexionaban, al menos en Italia, en el sentido de buscar el bienestar de todos los ciudadanos y no considerarlos como un mero elemento de rapiña. Aunque la conquista ocurriera por medios bélicos, la conservación de los territorios se basaba en un delicado equilibrio entre las necesidades del Estado central y la autonomía concedida a las comunidades locales. Y, en efecto, el objetivo del libro es explicar el surgimiento del Estado moderno en Europa y no, como sugiere el subtítulo, presentar una mera historia de la Hacienda pública en la época preindustrial. Desde luego que el

aspecto fiscal fue decisivo en el desarrollo del Estado moderno (llamado precisamente *Fiscal State*) en los distintos países europeos, pero hubo otros muchos elementos implicados en la nueva configuración política de Europa, como revela este interesante libro de Piola Caselli.

Il Buon Governo es mucho más que un estudio de las finanzas públicas por los siguientes motivos. En primer lugar, casi un tercio del libro —los tres primeros capítulos, que ocupan 96 páginas de 317 de texto— está dedicado al análisis de la economía europea preindustrial; concretamente, al estudio de la población europea entre el año 1000 y el 1800, al espacio físico y político, y al conocimiento, la cultura y la tecnología, respectivamente. Se trata de una muy meditada y concisa

—pero muy precisa— introducción a la Historia económica de la Europa preindustrial, en la que se tratan todos los temas imprescindibles (desde los recursos alimenticios y el régimen feudal de tenencia de la tierra a las desigualdades sociales y la posición de las religiones frente a los precios y la usura, pasando por los avances científicos, tecnológicos y registrales), a una nivel muy asequible, sin perder nunca el rigor histórico.

En segundo lugar, porque hay tres capítulos (el quinto, el séptimo y el noveno) que están dedicados al estudio de los sistemas monetarios y bancarios, desde sus orígenes, en tiempos romanos, y sus vicisitudes posteriores, tan importantes como la revolución de los precios del siglo XVI y las devaluaciones monetarias, hasta el surgimiento de los bancos públicos y el papel moneda en los siglos XVII y XVIII. Estas cuestiones monetarias sobre las que los libros de texto tradicionales pasan como de puntillas son aquí explicadas muy claramente; incluida la aventura francesa de John Law y su *Banque Générale*. Lástima que las aventuras españolas de Cabarrús y los vales reales no estén tan bien analizadas.

En tercer lugar, porque cuando se analizan los ingresos y los gastos del Estado se está haciendo referencia constantemente a las bases económicas, políticas y sociales que los

sustentaban y también a las consecuencias que los sistemas fiscales tenían sobre el crecimiento y la equidad de aquellos países. Con todo, el análisis del libro se centra en el estudio de la Hacienda pública en las Edades Media y Moderna, particularmente en los aspectos impositivos (incluido el impuesto inflacionista y los estancos) y de la deuda pública.

A pesar de la enorme erudición, el libro está escrito con un objetivo didáctico evidente, en un italiano perfectamente asequible y sin notas a pie de página. Esto (que tanto puede irritar en el mundo académico) contribuye a aligerar la lectura de un texto que está destinado a ser un excelente manual de Historia económica de la Europa preindustrial, con un confesado sesgo hacia la fiscalidad, las finanzas y las cuestiones monetarias, bastante abandonadas, por cierto, en los manuales al uso, más centrados en las actividades agrarias, comerciales e industriales. No quiero decir que la economía pública sea más importante que la economía privada, ni mucho menos; pero sí que tiene más relevancia de la que le asignan los manuales de Historia económica europea. Simplemente pienso que, sin un mínimo conocimiento de las instituciones públicas, mal pueden entenderse fenómenos tan importantes como el surgimiento de las ciudades y los burgueses, el cerca-

miento de tierras que permitió el desarrollo de la agricultura, la revolución de los precios, la decadencia económica y política de unos países y el ascenso de otros, el establecimiento de las bolsas, el surgimiento de una actividad empresarial y bancaria, los avances tecnológicos potenciados por el sistema de patentes, y las revueltas sociales desencadenadas muchas veces por cuestiones fiscales, como ciertas guerras de independencia. Si el estudio de la economía pública es imprescindible en la época contemporánea, cómo no va a serlo en unos mundos —como el medieval y el moderno— con unos poderes públicos —señoriales, concejiles, gremiales o estatales— tan intervencionistas y corporativos.

La bibliografía y las argumentaciones del texto muestran que el principal punto de apoyo del libro es la experiencia italiana; pero esto no debe ocultar el excelente análisis global de la economía pública (y privada en una época en la que lo público y lo privado tendían a confundirse) europea. Las fuentes utilizadas por Piola Caselli para realizar esta síntesis son realmente amplias y bien elegidas. No se trata sólo de las muchas publicaciones recientes (las aportaciones del libro editado por Richard Bonney en 1995 le fueron de gran utilidad, como lo será

el recientemente editado por el mismo autor, en 1999, para una segunda edición de *Il Buon Governo*¹), sino que el autor recurre a textos y autores contemporáneos para analizar las cuestiones más interesantes sobre el pensamiento económico, pero también sobre la historia de las ideologías, de la ciencia y de la técnica. El área geográfica cubierta es la Europa occidental, centrándose en las experiencias de los principales países, que son confrontadas para extraer generalizaciones interesantes, remarcando siempre, empero, la diversidad reinante. Los sistemas fiscales de los diferentes países (principalmente Inglaterra, Francia y España, además de la ya mencionada Italia) son descritos en términos entendibles incluso para el profano; se parte de los orígenes de los distintos impuestos, para lo cual Piola Caselli se remonta a la época de los romanos, y se llega hasta finales del siglo XVIII. En general, el origen y los tipos de los múltiples gravámenes, tributos, impuestos y tasas no difieren en lo fundamental entre los distintos países, cuyos ingresos descansaban sobre la imposición indirecta y los monopolios fiscales, siendo las excepciones Francia y el reino de Nápoles, donde tenía un peso mayor la tributación directa. Las diferencias radicaban más en las

¹ El libro editado por Bonney en 1995 es el titulado *Economic Systems and State Finance*; el publicado en 1999 se titula *The Rise of the Fiscal State in Europe, c. 1200-1815*.

formas de recaudación, que a veces no tenían nada que ver con lo establecido por la legislación, que en unos países se modernizaron antes que en otros; es decir, pasó a ser realizada por funcionarios del Estado, dejando atrás los arrendamientos de la recaudación o la utilización de otros intermediarios, como las oligarquías concejiles. Estas reformas administrativas (gestadas tras la revolución política) fueron las que básicamente permitieron, como señalara Patrick O'Brien, el crecimiento de los ingresos derivados de los impuestos indirectos en Inglaterra. Esa mejora recaudatoria permitió la revolución financiera, con un banco central y una bolsa modernos que posibilitaron la expansión de la deuda pública inglesa, que multiplicó la capacidad fiscal de un Estado que acabó creando un gran imperio y fomentando la primera revolución industrial. El caso español, como muestra también este libro, es el opuesto británico; aun-

que los lectores españoles quizá echen de menos una mayor profundidad en el análisis de la Hacienda y la economía castellanas de los siglos XVI y XVII.

En definitiva, estamos en presencia de un excelente manual para la Historia fiscal y monetaria de la Europa preindustrial. Y si atendemos a la intención del autor, que —siguiendo la autoridad de Schumpeter— considera que la Hacienda pública es una excelente atalaya desde la que observar la sociedad y la economía del período, también puede considerarse un buen manual de la Historia económica, a secas, de la Europa preindustrial. Es un libro totalmente recomendable para los profesores. Para poder recomendarlo a los alumnos, sólo falta que alguna editorial se atreva a traducirlo al castellano.

Francisco COMÍN
Universidad de Alcalá

EL TRIMESTRE ECONOMICO



COMITÉ DICTAMINADOR: Alejandro Castañeda, Pablo Cotler, Fausto Hernández Trillo, Raúl Livas, Rodolfo de la Torre, Alejandro Werner. CONSEJO EDITORIAL: Edmar L. Bacha, José Blanco, Gerardo Bueno, Enrique Cárdenas, Arturo Fernández, Ricardo Ffrench-Davis, Enrique Florescano, Roberto Frenkel, Kevin B. Grier, Ricardo Hausmann, Alejandro Hernández, Albert O. Hirschman, Hugo A. Hopenhayn, David Ibarra, Felipe Larrain, Francisco Lopes, Guillermo Maldonado, Rodolfo Manuelli, José A. Ocampo, Joseph Ramos, Luis Ángel Rojo Duque, Gert Rosenthal, Francisco Sagasti, Jaime José Serra, Jesús Silva Herzog Flores, Osvaldo Sunkel, Carlos Tello, Sweder van Winjberger.

Director: Rodolfo de la Torre. Subdirector: Raúl Livas
Secretario de Redacción: Guillermo Escalante A.

Vol. LXVI (4)

México, Octubre-Diciembre de 1999

Núm. 264

ARTÍCULOS

- José Francisco Bellod Redondo** *Prueba de causalidad y determinación de la NAIRU*
- Fernando Solís Soberón
y F. Alejandro Villagómez** *La sustentabilidad de la política fiscal en México*
- Gerardo Esquivel** *Convergencia regional en México, 1940-1995*
- Dagobert L. Brito, William Laney
Littlejohn y Juan Rosellón** *Determinación de los precios del gas licuado de petróleo en México*

NOTAS Y COMENTARIOS

- Luis René Cáceres
y Óscar Núñez Sandoval** *Crecimiento económico y divergencia en la América Latina*
- Jorge Raygoza** *La medición de la pobreza en el Programa de Educación, Salud y Alimentación. Consideraciones para evaluar la eficacia en la selección de beneficiarios*

EL TRIMESTRE ECONÓMICO aparece en los meses de enero, abril, julio y octubre. La suscripción en México cuesta \$180.00. Número suelto \$60.00. Número suelto atrasado \$40.00, señora Irma Barrón. Disquetes con el índice general (por autores y temático) de los números 1-244, \$26.00 (4.49 dls.)

Precios para otros países (dólares)

	Suscripciones	Número sueltos	
		Del año	Atrasados
Centroamérica y el Caribe	70.00	20.00	10.00
Sudamérica y España	90.00	30.00	20.00
Canadá, Estados Unidos y resto del mundo	120.00	33.00	20.00

Fondo de Cultura Económica, carretera Picacho Ajusco 227, Col. Bosques del Pedregal, 14200 México, Distrito Federal. Suscripciones y anuncios: teléfono 52 27 46 70, señora Irma Barrón.

Correo electrónico (E-mail): trimestre@fce.com.mx

Página del Fondo de Cultura Económica en Internet: <http://www.fce.com.mx>

PATRONATO

Gabriel Tortella (Presidente)

Carmen Iglesias (Directora del Centro de Estudios Constitucionales)

Carlos Pascual (Director de Marcial Pons)

Francisco Prada Gayoso (Director de la Fundación Empresa Pública)

Felipe Ruiz Martín (Presidente Honorario de la Asociación de Historia Económica)

Revista de Historia Económica



9 778402 126109