

Jesús M.^a VALDALISO y Santiago LÓPEZ: *Historia económica de la empresa*, Barcelona, Crítica, 2000.

Jesús Valdaliso y Santiago López son dos historiadores de la empresa con un claro enfoque teórico. Es decir, engarzan las diferentes monografías sobre historia industrial en el armazón de un enfoque teórico elaborado y explícito. Esto no es la regla general en la profesión. Por ejemplo, Chandler, en un debate *entre economistas* sobre las diferencias entre economía neo-institucionalista y economía neoclásica y su mayor o menor conexión con la realidad, se sitúa claramente al margen de la discusión, pues él se ocupa de los hechos, no de la teoría: «Qué es una empresa»... concierne a los economistas más que a los historiadores económicos, porque es menos una cuestión de práctica de la eco-

nomía que de teoría económica. ... Como historiador económico, me he concentrado en la práctica más que en la teoría» («What is a Firm? A Historical Perspective», *European Economic Review*, vol. 36, núms. 2-3, pp. 483-492, 1992, p. 484). Chandler no entra en la discusión *explícitamente*; pero su propuesta de considerar la empresa como unidad básica de análisis supone un enfoque muy diferente al de Jensen y Meckling de la empresa como «nexo contractual».

Precisamente por su enfoque teórico, este libro de Valdaliso y López contiene referencias y, sobre todo, la propia manera de contar los hechos históricos e incluso de ordenarlos, que los economistas y los

teóricos de la empresa reconocerán fácilmente como su bagaje analítico habitual, tengan o no un fuerte interés por la historia. Éste es el principal mérito de estos autores. Como afirman en la Introducción, la historia empresarial es una disciplina híbrida, situada entre la historia, la economía y la dirección estratégica.

El libro se divide en cuatro partes, la primera dedicada a la teoría. El primer capítulo expone de forma asequible las ideas de los economistas sobre la empresa y el empresario. Incluye, como todo el libro, cuadros y «recuadros» sobre temas específicos, que en este caso ayudan a ordenar la variopinta mezcla de enfoques que nos encontramos en el pensamiento económico sobre este tema. Y resulta especialmente valioso que termine en un «punto de llegada» plenamente actual: «La empresa como recipiente de capacidades y conocimientos: la teoría evolutiva de la empresa basada en los recursos y capacidades.»

La segunda parte (caps. 3, 4 y 5) se ocupa del período anterior a la «empresa moderna», hasta 1860. El capítulo 3 se ocupa de la empresa pre-industrial, entre 1300 y 1760. Sostiene desde el principio que «el intercambio voluntario de factores y productos a través del mercado» es algo muy reciente. En muchos países de Europa, ente los siglos XVI y XVII se extiende gradualmente una economía de mercado capitalista.

Los autores destacan, en este proceso, el papel del Estado, que refuerza la seguridad de las personas y los bienes. Y consideran que la oferta rígida de factores productivos, lo limitado de la tecnología, el mercado fragmentado y la ausencia de relaciones con el Estado diferencian claramente la actividad empresarial de este período de la que tendrá lugar a partir de la Revolución Industrial. Después se ocupan por separado de esta transformación en la agricultura, en el comercio y las finanzas, y en la industria.

Esta segunda parte, con el título «La génesis de los mercados», termina, como de pasada, con el epígrafe «La aparición de la “empresa moderna” en el transporte ferroviario y las telecomunicaciones». Allí se destaca que las nuevas tecnologías en el transporte ferroviario y marítimo y en las telecomunicaciones (telégrafo, cable submarino) necesitaron, para ser explotadas, de la contabilidad de costes analítica y una organización empresarial más compleja. Desde *La mano visible*, de Chandler, la «empresa moderna» es el «punto de llegada» que organiza toda la historia empresarial, o bien el paradigma frente al cual se construye un discurso alternativo. En este libro, si atendemos a los contenidos, se le presta mucha importancia a ese paradigma, aunque por la situación y el título de los distintos epígrafes pueda parecer lo contrario.

La tercera parte llega hasta 1973. Los capítulos 6 y 7, dedicados al período 1870-1940, se centran en la «empresa moderna» chandleriana: «A partir de 1870 la combinación de una serie de cambios en el mercado y la tecnología darán lugar a un fenómeno nuevo, la aparición de la gran empresa moderna», con producción y distribución en masa para un mercado internacional cada vez más integrado (p. 271). A veces parece como si hubiera concesiones, en los títulos y en comentarios concretos, a una alternativa de distritos industriales frente al paradigma chandleriano. Pero, al final de esas explicaciones más audaces, todo queda en que la «gran empresa» puede tener, en vez de o además de, producción en masa, otra forma de producir que encaja en el término «especialización flexible». El análisis de cada caso les hace afirmar, de forma convincente, que las estrategias de integración vertical pueden explicarse *a posteriori* con una lógica de teoría económica, pero que muchas veces respondieron a factores que bien poco tenían que ver con esa lógica, aunque su resultado encaje en ella.

En el capítulo 6 se dedica un apartado a las «Alternativas a la gran empresa y la producción en masa: pequeñas y medianas empresas (PYMEs), distritos industriales y "especialización flexible"». Como de costumbre, el espacio y el con-

tenido que se dedica a cada tema es el convencional, aunque su situación al final pueda hacer pensar que es el «punto de llegada». El apartado empieza constatando la disminución de la importancia de las PYMEs entre 1870 y 1930 (p. 322); y aunque su triunfo «nunca fue completo» (p. 324), los «distritos industriales» «no pueden ser considerados como una alternativa total a la gran empresa» (p. 325). (El texto advierte que «los criterios usados para definir una PYME no son unánimes, además de haber cambiado frecuentemente», p. 322, n. 97. En el interesante recuadro sobre el distrito industrial de Baden-Württemberg, compuesto por empresas pequeñas y medianas, se las define como «con menos de mil empleados», p. 501.) El ejemplo del automóvil en Europa ilustra bien que la especialización flexible de éstos era respuesta a un mercado más pequeño y menos homogéneo que el norteamericano.

El capítulo 7 se ocupa del mismo período 1870-1940, dedicado a «la emergencia del capitalismo gerencial», y se ocupa de la intervención del Estado en la regulación de la actividad empresarial y bancaria; de las relaciones laborales (la «organización científica del trabajo» de Taylor); y de la organización empresarial más compleja que surge, con los modelos de empresa multifuncional y multidivisional. Recomienda-

do especialmente la lectura conjunta de «El trabajo en cadena y la producción en masa: Ford y sus imitadores» (apartado 7.2.2, pp. 354-361), y del recuadro 1.4, «Las lógicas de la integración vertical en la industria automovilística de Estados Unidos»), como ejemplo de «método del caso» histórico pero con un fuerte contenido teórico.

El capítulo 8 se ocupa de «El apogeo de la gran empresa y el capitalismo gerencial (1945-1973)». Sus tesis son bastante clásicas: Durante los años cincuenta y sesenta, el crecimiento sostenido de los mercados y la estabilización de la demanda, apoyada por el «Estado de bienestar», llevaron al apogeo de la gran empresa y la producción en masa. Esto llevó también a la expansión de las empresas multinacionales (apartado 8.2). El modelo de organización industrial de distritos industriales retrocedió, salvo excepciones, en este período (p. 426). En relaciones laborales, el modelo de «relaciones humanas» intenta remediar las insuficiencias del taylorismo (apartado 8.6).

La cuarta parte incluye el capítulo 9, último del libro, titulado «La “segunda ruptura industrial”: las formas de producción flexible y la competitividad global de las empresas desde 1973 en adelante». Se dedica nada menos que a las actuales nuevas tecnologías y a la globalización, y en ocasiones las referencias son de

la prensa de 1999 (p. 512, n. 115). El capítulo se dedica a las importantes transformaciones ocurridas en el modo de producir y de organizarse las empresas desde la crisis del petróleo hasta hoy mismo, advirtiendo que «asistimos a un mundo complejo que aún no se ha terminado de reestructurar» (p. 486). Los hechos que se tratan son, no ya recientes, sino actuales, y las teorías en que se apoyan para intentar ordenarlos son igualmente recientes y actuales. Esto hace que la lectura del capítulo sea muchas veces territorio incierto, pero, a cambio, los estudiantes, profesores e investigadores en el campo de la economía de la empresa reconocerán su contenido y ubicarán la disciplina de historia empresarial en el conjunto de sus conocimientos. En este capítulo se hacen especialmente notables las carencias del libro en el terreno, precisamente, de las nuevas tecnologías aplicadas a la enseñanza. Una imagen vale más que mil palabras, y ahora que vídeos, CDs e Internet son accesibles, se echan de menos las referencias a estos materiales en casos como la descripción detallada de los cambios tecnológicos dentro de las fábricas y su repercusión en la organización de la empresa.

El libro tiene un capítulo inusual (el núm. 2, pero los autores advierten que para uso docente, caben varias alternativas diferentes del

orden del propio libro): «Fábricas y rascacielos: la evolución de la arquitectura de las empresas». Uno no se espera este capítulo, y, sin embargo, una vez que se lo encuentra le parece plenamente adecuado. El taylorismo, y el *big business* en general, y otros cambios en la organización empresarial, se tradujeron en edificios con una forma determinada, y a su vez el edificio impulsaba el tipo de organización para el que había sido diseñado.

Escribir un manual con criterio y estilo homogéneos resulta un *tour de force*, en el que no pueden faltar los errores puntuales en el contenido. Los que yo he podido detectar, en temas en los que he trabajado a fondo, son menores y cuentan muy poco frente al resultado tangible del esfuerzo y la osadía de intentar este libro. Cuando la historia del pensamiento económico aparece en materias que no son directamente relevantes para la narración de historia empresarial, está adecuadamente recogida en notas al pie de página (por ejemplo, p. 241, sobre la aparición del marginalismo). Cuando sí es relevante, está en lugar destacado (todo el capítulo primero) y, a mi

entender, tratado de forma competente.

La asignatura de historia empresarial ha de tener un contenido y un enfoque que resulte atractivo para los miles de estudiantes de empresariales a los que va destinada, y este libro es un magnífico paso adelante en esta dirección. (Como manual, la principal pega que se le puede poner es su elevado precio, y la ausencia de un libro de prácticas que lo complemente.) A la vez, la historia empresarial como campo de investigación puede beneficiarse mucho de los conocimientos teóricos en economía y empresa, especialmente de los desarrollos más recientes. En ambos terrenos, el libro de Valdalisio y López es una magnífica aportación, tanto por su utilidad como instrumento docente como por los ejemplos claros y asequibles de presentación de la historia empresarial dentro de un enfoque teórico, que pueden contribuir a clarificar el diálogo entre los diferentes enfoques en la profesión más que muchas discusiones específicamente metodológicas.

Manuel SANTOS REDONDO
Universidad Complutense

Miguel Ángel MELÓN JIMÉNEZ: *Hacienda, comercio y contrabando en la frontera de Portugal (siglos XV-XVIII)*, Cáceres, Cicon Ediciones, 1999, 320 pp., prólogo de Carlos Martínez Shaw, apéndices documental y estadístico, mapas, relación de Archivos y fuentes documentales, bibliografía, índices de cuadros, mapas y gráficos, ilustraciones en color, 2.800 pesetas.

Los principales objetivos de esta obra consisten en estudiar la actividad económica y social generada alrededor de la frontera extremeña con Portugal durante la etapa moderna y, a partir de ahí, extrapolar algunas ideas acerca del significado de las fronteras a lo largo de la historia. Trabajos previos del autor habían desvelado una fuerte orientación de las clases mercantiles extremeñas hacia las poblaciones fronterizas. Por ello, en este libro se plantea, y lo hace con detalle y rigor, analizar un conjunto de aspectos que van desde el proceso de delimitación de la frontera hasta el entramado de relaciones económicas y sociales que se articulan alrededor de la misma.

Los cinco capítulos en que se estructura el libro, además de introducción y conclusiones, pueden dividirse en dos grandes bloques. Los dos primeros capítulos nos aproximan al objeto de estudio —la frontera—, a las fuentes y a los cambios que se van produciendo en torno a la frontera desde fines de la Edad Media hasta principios del siglo XVIII. Los capítulos tercero, cuarto y quinto constituyen el eje

central de la obra y analizan respectivamente el sistema aduanero y el comercio, la vigilancia del espacio fronterizo y el contrabando; todo ello durante el siglo XVIII y primeros años del XIX.

El libro explica cómo empieza a delimitarse la frontera en la etapa medieval y cómo se va configurando y reforzando progresivamente a lo largo de la etapa moderna. Se trata de un espacio discutido, vigilado y controlado, donde la frontera política y aduanera no siempre coinciden. Nos presenta a la Extremadura de la Edad Moderna como un territorio periférico, poco institucionalizado y olvidado por el poder central; una tierra pobre, en la que predomina la agricultura de subsistencia, con escasa presencia de actividades manufactureras y en la que la población se asienta en pequeños núcleos. El crecimiento demográfico desde fines del siglo XVII y el reparto cada vez más desigual de la riqueza convierten al comercio y, fundamentalmente, al contrabando con Portugal en una de las principales salidas para una parte de los habitantes crecientemente concentrados en torno a los núcleos fronterizos. En este contex-

to, la frontera adquiere un papel relevante. Los Estados se esfuerzan en delimitarla y los hombres tratan de difuminarla para asegurar su supervivencia.

Desde finales del siglo XIV el comercio fronterizo va aumentando hasta que la Guerra de Restauración con Portugal (1640-1668) lo interrumpe. Dentro de esa tendencia general, cabe destacar la intensificación del comercio y de la entrada de portugueses —mayoritariamente judeoconversos que se dedican al comercio y a actividades financieras— en España durante el período de unificación, entre 1580 y 1640. Este aumento del tráfico y las necesidades de recaudación de la Hacienda Real provocan un creciente interés por el control del mismo, lo que se refleja en un refuerzo de los puestos aduaneros y en una mayor intensidad legislativa.

Durante la Guerra de Restauración con Portugal gran parte de los judíos que habían entrado a Extremadura se ven obligados a retornar. El conflicto afectará también al comercio fronterizo, que se reduce progresivamente hasta terminar por ser prohibido en 1657. Aunque acabada la Guerra se reanudan los intercambios, durante la segunda mitad del siglo XVII son mucho menores de lo que habían sido en la primera mitad. En el siglo XVIII las políticas fiscal y aduanera ocupan un lugar cada vez más importante

dentro de la política económica general. Desde principios de siglo se piensa en las aduanas como un pilar fundamental para aumentar los ingresos del Estado, y la recaudación de aduanas, que hasta entonces constituía una renta arrendada, pasa a estar bajo la administración directa de la Real Hacienda. La vitalidad del comercio en la segunda mitad del siglo y la mayor eficacia de la gestión se reflejan en un aumento de los ingresos aduaneros, pero un aumento menor que el del comercio, ya que el elevado proteccionismo de los aranceles aprobados abre la puerta al contrabando. En el caso de la frontera con Portugal, Melón Jiménez cree que los ingresos recaudados se corresponden apenas con una mínima parte del tráfico real. El tráfico ilegal de mercancías por la frontera portuguesa durante la segunda mitad del XVIII parece superar ampliamente el que existía a lo largo de los dos siglos precedentes.

Se analizan en el libro las sucesivas reorganizaciones del sistema aduanero realizadas durante el siglo XVIII con el fin de lograr un control adecuado del espacio fronterizo y de adaptarse a los cambios que se iban produciendo en la actividad comercial, y se pone de manifiesto que las reformas realizadas no consiguieron impedir el contrabando, que aumentó a lo largo del siglo y lo hizo de forma más acusada a partir de la década de 1760. A favor

del contrabando jugaban varios elementos como un cuerpo de vigilancia formado por miembros que, en su mayoría, vivían en los mismos pueblos que los contrabandistas; una administración conocedora del fraude pero viciada desde tiempo atrás; una frontera muy abierta; una gran desigualdad económica que convertía al contrabando en el único medio de subsistencia para gran parte de la población, al menos en ciertas estaciones del año; y una política arancelaria muy proteccionista. Todo ello constituía un caldo de cultivo que hacía que las medidas coercitivas fracasasen una tras otra y que las medidas de gracia y reinserción, acompañadas de amenazas de máximo rigor y castigo futuros para los que no se acogiesen a ellas, corriesen una suerte semejante. Dentro del territorio extremeño, parece que el contrabando era más intenso por las aduanas de la actual provincia de Cáceres, destacando núcleos como Zarza la Mayor o Ceclavín. La introducción de géneros estancados como la sal o el tabaco o de manufacturas textiles resultaba muy rentable para los contrabandistas, de la misma forma que lo era la extracción de cereales, aguardientes, aceite, ganados o lanas. De todas maneras, el protagonismo de algunos de estos núcleos en el contrabando no significa que se trate de una actividad que afectaba apenas a unos cuantos personajes, pueblos y ferias

de ambos lados de la frontera. Se trataba de algo mucho más amplio y complejo.

Desde el punto de vista de los productos y mercados el hecho de que entre los artículos implicados aparezcan algunos cuyos orígenes o destinos últimos no están en Portugal, sino en otros países europeos y ultramarinos (tejidos de Inglaterra y Hamburgo; azúcar, café o pimienta de las colonias portuguesas; lanas o sedas españolas hacia países del norte de Europa, ...) y la existencia de una importante demanda para los productos introducidos, que se extiende desde los puntos fronterizos hacia Madrid, dan idea del alcance del contrabando. Desde el punto de vista de los agentes, aspecto espléndidamente analizado por el autor en el capítulo quinto, pueden destacarse las siguientes ideas. En primer lugar, en el contrabando participaba gente de muy variada condición social; junto a delincuentes, desertores y gitanos aparecen también hidalgos y miembros de la alta nobleza laica y eclesiástica. En segundo lugar, comercio legal y contrabando aparecían imbricados, los mismos agentes participaban en uno y otro y los productos aparecían mezclados, lo cual complicaba el trabajo de los perseguidores de este delito. En tercer lugar, comerciantes y contrabandistas contaban con colaboradores a ambos lados de la frontera, lo que les aportaba infor-

mación y protección. Según señala el autor, durante la segunda mitad del XVIII y primer tercio del XIX, las relaciones comerciales y de amistad que estos contrabandistas tenían con los portugueses tuvieron mayor peso que la intervención diplomática española pidiendo la colaboración del país vecino para su aprehensión. Finalmente, es de destacar que, en el período analizado, los contrabandistas y sus colaboradores ganaron la batalla no sólo frente a la ley, sino también frente a aquellos pocos funcionarios que se empeñaron en hacerla cumplir y frente a aquellas instituciones que amenazaban su actividad.

En mi opinión, el libro del profesor Melón Jiménez, cuyo contenido trasciende ampliamente las ideas que he destacado en los párrafos anteriores, constituye una valiosa aportación y reúne varias virtudes, entre las que señalaré algunas de las que considero más relevantes. Merece destacarse la amplitud, riqueza y adecuado uso de las fuentes utilizadas. Se trata de un libro que descansa fundamentalmente en fuentes primarias y, dado el período que estudia, mayoritariamente manuscritas. El autor no ha escatimado esfuerzos a la hora de rastrear por un amplio número de archivos a la búsqueda de fuentes que aportasen luz sobre el tema de estudio. La bibliografía se utiliza para contextualizar, reforzar o aportar una

visión más amplia sobre los distintos asuntos que van surgiendo al deshacer la madeja de las fuentes primarias y ha sido cuidadosamente seleccionada y utilizada.

En segundo lugar, en el análisis realizado se integran como un todo los distintos aspectos estudiados. Es decir, no se trata de una secuencia de capítulos en los que se analizan separadamente los asuntos fiscales y arancelarios, el comercio y el contrabando, sino que se interrelacionan unos con otros y todos ellos se insertan en el contexto social, económico y político extremeño de la época. Sería de agradecer, sin embargo, que se aportase alguna información desde el lado portugués sobre los temas tratados. ¿Cómo ven desde Portugal el contrabando o la evolución del comercio? ¿Qué medidas se van tomando desde el punto de vista arancelario en el país vecino? ¿Qué grupos portugueses salen beneficiados y cuáles perjudicados por el contrabando? De las pinceladas que se van aportando a lo largo del libro se deduce que, durante la etapa moderna, los portugueses se llevan la mejor parte en este tráfico y que en el país vecino se realiza una política, unas veces activa y otras más encubierta, de apoyo al mismo. Aunque concuerdo plenamente con el autor, me parece que en el trabajo no quedan del todo demostradas esas hipótesis; para ello sería necesaria una apro-

ximación a las fuentes portuguesas, aunque fuese muy somera. En tercer lugar, Melón Jiménez ha conseguido convertir un tema árido en un libro de agradable lectura y en el que la aportación de numerosos detalles y datos concretos no le impide retomar y recordar, cada vez que es necesario, el argumento central que se está desarrollando en cada capítulo. Considero, en cambio, que las conclusiones no se corresponden con la riqueza de la obra; pienso que sus lectores concordarán conmigo en que tras la lectura del libro se pueden trazar sin temor hipótesis y conclusiones más amplias que las expuestas por su autor.

Creo, finalmente, que este libro constituye un excelente puente hacia el siglo XIX. Después de leerlo, aquellos que centramos nuestras investigaciones en diversos aspectos de las relaciones entre España y Portugal durante la etapa contemporánea podemos comprender mucho mejor cuándo empezaron a ser verdaderamente importantes ciertos

temas o por qué, a lo largo de los siglos XIX y XX, las autoridades políticas de ambos países han ido tomando determinadas decisiones referentes a infraestructuras, a organización aduanera o a la política comercial y arancelaria. Coincido con Martínez Shaw, el autor del prólogo, en que estamos no sólo ante un libro de historia, sino también ante una apuesta de futuro a favor de un mejor entendimiento entre vecinos y me gustaría añadir que, entre las muchas lecciones que podemos obtener está la de que la represión no es suficiente para acabar con las prácticas fraudulentas. El autor lo deja claro para el período que analiza, y realidades semejantes se hacen insistentes durante la etapa contemporánea e incluso en la actualidad. Por supuesto, van cambiando los productos, los agentes y las prácticas, pero el fondo permanece.

María del Carmen ESPIDO BELLO
Universidad de Santiago

Javier MALDONADO ROSSO: *La formación del capitalismo en el marco de Jerez. De la vitivinicultura tradicional a la agroindustria vinatera moderna (siglos XVIII y XIX)*, Madrid, Huerca y Fierro Editores, 1999, 434 pp.

La rápida recuperación del comercio exterior después de la pérdida del mercado colonial a comien-

zos del siglo XIX se debió en parte al crecimiento de las ventas de vino procedentes de la región de Jerez de

la Frontera hacia el norte de Europa. Las exportaciones crecieron desde los 28.000 hectolitros en 1784-1793 hasta 127.000 en 1823-1844, multiplicándose su valor por diez. Hacia el final del período, el vino de Jerez suponía cerca del 10 por 100 de las exportaciones españolas y se había convertido, junto con el Oporto, el Claret y el Champagne en uno de los vinos más importantes del siglo XIX. Dada su importancia, sorprende que los historiadores hayan tenido que conformarse con los libros de González Gordon y Jeffs, ambos excelentes por sí mismos, pero escritos hace muchos años ya para un público no especializado. Esto es lo que hace que el libro de Maldonado, que estudia el período desde 1720 a 1840, sea tan importante. Además, este libro no sólo cubre un hueco en esta literatura, sino que es un estudio esencial para los historiadores del vino en general, y para aquellos interesados en la organización del comercio en una economía en desarrollo.

Aunque todo el mundo sabe que un *Petrus* cuesta un poco más de lo que la mayor parte de los lectores de la *Revista de Historia Económica* bebe habitualmente, el historiador del vino se enfrenta al problema de identificar no sólo la «calidad» del vino, sino la naturaleza del vino descrita en las fuentes. Una contribución importante del libro de Maldo-

nado es trazar el desarrollo del «vino de jerez» desde un vino joven que era transportado o bien en otoño («mosto») o en primavera («vinos en claro») hasta los viejos vinos mezclados del siglo XVIII tardío. Detrás de estos cambios en el vino, relaciona el desarrollo de la solera, que, según sugiere, ocurrió «a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII y primer tercio del XIX, desde una forma incipiente hasta su pleno desarrollo» (p. 170), junto con los cambios esenciales en el diseño de las bodegas, y la mayor participación de los *extractores* en la producción de los vinos. Y fue realmente la necesidad de conservar los vinos durante varios años antes de su envío una causa esencial del intento exitoso de los *extractores* para que el monopolio del Gremio de Vinería les dejara almacenar sus vinos y así controlar su producción. Maldonado también considera que se produjeron cambios importantes en la demanda de los vinos en Inglaterra y que los vinos finos se implantaron en torno a las décadas de 1820 y 1830. Sugiere que la solera empezó antes de lo que muchos historiadores han defendido hasta el presente, y que fue utilizado no sólo para la producción de finos, sino de olorosos y dulces. Me parece que el autor no tendrá la última palabra en algunas de estas afirmaciones, en parte por los problemas que puedan surgir en torno a la definición del

«vino», a los que ya se ha hecho referencia. Sin embargo, no cabe duda que Maldonado ha contribuido al debate de forma importante, y ha apoyado sus afirmaciones en una extensa investigación en archivos privados de la región de Jerez.

Una segunda contribución importante del libro es mostrar cómo la organización comercial cambió durante ese período. La distinción tradicional entre *cosecheros*, *almacenistas* y *extractores* es demasiado simplista, según él. A comienzos del siglo XVIII, los cosecheros también hacían el vino y lo vendían directamente a los exportadores, aunque unos pocos, tales como Juan Haurie, se convirtieron también en exportadores. La mayor parte de los exportadores eran, sin embargo, o bien agentes de los importadores británicos o actuaban independientemente. A comienzos del siglo XIX, la situación había cambiado. En vez de esto los contratos los realizaban directamente las compañías comerciales y los importadores británicos, a veces mediante la concesión de derechos exclusivos a ambas partes. A medida que el jerez se iba vendiendo progresivamente con el nombre del exportador, fueron ellos los que poco a poco fueron controlando el negocio y fijaron los precios. Sin embargo, el autor destaca, al igual que Fernández Pérez en un reciente artículo de la revista *Business History*, la importancia de la

cooperación existente entre las partes. En cambio, muy pocos importadores y exportadores se integraban en la misma empresa. Maldonado también provee evidencias decisivas basadas en fuentes archivísticas de que los *sherry* baratos eran exportados por los exportadores más importantes, aunque sin su nombre. La demanda de estos vinos procedía de sus socios en Londres con el fin de que los vinos baratos se mantuvieran competitivos en el segmento más bajo del mercado. Y como un corresponsal en Londres apuntó en 1827, la introducción de algún tipo de denominación de origen en Jerez, habría sido completamente inútil debido a la facilidad con la que este vino podía ser adulterado en el Reino Unido. Finalmente, Maldonado establece, y en mi opinión de forma conclusiva, que la producción de vino de Jerez fue básicamente realizada por españoles. Los extranjeros, aunque importantes en el comercio, se integraban rápidamente en la sociedad local, a diferencia del caso de Oporto.

El estudio de Maldonado es mucho más vasto de lo que podría reseñarse en un espacio tan limitado, pero se ha puesto suficientemente de manifiesto la importancia de este libro. Sin embargo, tengo dos quejas menores. La primera es que el lector debería evitar la «síntesis interpretativa» final, que, si me hubiese puesto a leer primero en vez

de al final, me podría haber desanimado a seguir la lectura. La segunda es que las referencias a la producción de uva son muy limitadas, aunque el autor muestra la organización de la elaboración del vino y su comercialización en mucho mayor detalle que cualquier otro hasta ahora. El libro tiene además otras dos características que merece

la pena reseñar: la primera, la producción es de excelente calidad, y la segunda, que Maldonado es uno de los pocos autores que siguen creyendo que las citas a pie de página deben incluir el número de la página de las obras citadas.

James SIMPSON
Universidad Carlos III

Francisco J. HERNÁNDEZ MONTALBÁN: *La abolición de los señoríos en España (1811-1837)*, Madrid, Biblioteca Nueva y Universidad de Valencia, 1999, 446 pp.

Una de las características esenciales del paso de una economía de Antiguo Régimen a otra moderna fue la liberalización de los factores de producción. Dentro de los recursos naturales, la tierra constituía, en una España predominantemente rural como era la de principios del siglo XIX, un elemento clave para el despegue económico del país. Tal y como había sucedido en Gran Bretaña, parecía necesario que el desarrollo industrial debía ir acompañado de un incremento notable de la productividad agrícola. Para lo cual era preciso una liberalización de la tierra y su puesta en circulación. Sólo con la entrada en circulación de la tierra podría ser alcanzado este objetivo. De ahí la importancia que la abolición de los seño-

ríos en las primeras décadas del siglo XIX tuvo para la economía española posterior. Pero no sólo eso, ya que semejante abolición destruyó también el aparato coercitivo que sostenía la renta feudal, es decir, los derechos jurisdiccionales, algo que daba paso a un mayor despliegue de las relaciones sociales capitalistas.

Hernández Montalbán lo que hace precisamente en este trabajo, fruto de su tesis doctoral, es poner de manifiesto la relevancia de este hecho, analizando detenida y sistemáticamente todos los pasos dados en esta dirección. En este sentido, habría que decir que esta obra se enmarca en una corriente historiográfica cuyos máximos representantes han sido Rafael García Ormaechea, por un lado, y Salvador de

Moxó, por otro. El primero publicó en 1932 su libro *Supervivencias feudales en España*, en el que se centraba, sobre todo, en la legislación y jurisprudencia sobre señoríos, estando la obra muy ligada al contexto histórico del momento, al primer bienio de la II República y su reforma agraria. Más conocido aún es el estudio del segundo de los autores citados, *La disolución del régimen señorial en España*, editado en 1965 y que ha llegado a tener una gran influencia entre los historiadores españoles de estos últimos lustros. En él Salvador de Moxó asume unos planteamientos antitéticos de la obra de García Ormaechea desde el punto de vista ideológico y político, asumiendo una postura más moderada de la cuestión. Pues bien, con estos antecedentes, el autor elabora un nuevo escrito con el rigor necesario que distingue a la historiografía contemporánea. Sin concesiones a elucubraciones o disquisiciones ideológicas, nos encontramos ante un libro que lo que busca fundamentalmente es descubrir la verdad, desentrañar las claves del proceso de abolición de los señoríos en España.

Para llevar a cabo este cometido, el profesor Hernández Montalbán recurre al análisis de las fuentes primarias. En primer lugar, la legislación pertinente, es decir, el Decreto de 6 de agosto de 1811, la Ley de 3 de mayo de 1823 y la Ley de 26 de agosto de 1837, textos que aparecen incorporados en un apéndice

sumamente útil. En segundo lugar, los discursos parlamentarios, pronunciados por los protagonistas del debate tanto en comisión como en pleno. Por último, otras fuentes complementarias como pueden ser memoriales, obras de época, etc., que contribuyen a comprender mejor la realidad de dicho proceso. Con todo este material, pues, el autor construye un documento sólido, fundamentado en resistentes pilares, aunque a veces resulta exhaustivo y un tanto complicado en su lectura. Es tal el cúmulo de matices exprimidos por el autor que el resultado viene a ser algo complejo en algunos pasajes de la obra.

Por lo demás, podemos decir que el libro se estructura en torno a esos tres instrumentos legislativos antes mencionados. Tal como demuestra el autor, gracias a los mismos se pudo conseguir en España la abolición de los señoríos. Algo que se hizo poco a poco y siempre con altibajos, en función de los propios acontecimientos históricos del momento. Fue un proceso, por consiguiente, muy ligado a los continuos vaivenes políticos propios de esos años. La pugna entre la burguesía, clase auspiciadora de la abolición, y la mayor parte de la nobleza, contraria a tal medida y deseosa de seguir manteniendo sus privilegios, fue una constante del proceso, sin olvidar, por otro lado, el papel jugado por los municipios, sobre todo,

los que formaban parte de un señorío. Todo ello teniendo en cuenta que la burguesía tampoco constituía una clase compacta, sino que existían importantes discrepancias entre los moderados y los exaltados, tal como se puso claramente de manifiesto durante el Trienio Liberal.

Si en 1811 las Cortes de Cádiz aprobaron la supresión de los derechos jurisdiccionales de los señores, en el Trienio Liberal se fue más lejos y se abolieron los derechos territoriales. Mientras los diputados moderados sostenían que anulada la jurisdicción quedaba suprimido el carácter señorial de la propiedad feudal, permaneciendo el territorio como mera propiedad particular, los exaltados disientan de esta interpretación, deseando poner término también a los derechos señoriales. Podríamos decir que la armonización de ambas posturas vino de la mano de la Ley de 1837, que llegó a adoptar una solución casi coincidente con la postura mantenida por los moderados durante el Trienio, dado que «a

comienzos de 1837, la Ley radical del 23 no resultaba sólo peligrosa para la aristocracia, sino también para aquellos sectores de la burguesía que habían adquirido un patrimonio territorial de origen señorial» (p. 317), ya que gracias a las normas desvinculadoras la burguesía había podido adquirir nuevas tierras.

La importancia, por lo tanto, de la cuestión analizada no es baladí, ya que constituye un elemento clave dentro de la historia política y económica de España. No se trata de una reforma agraria como tal, como tampoco la fue la desamortización, pero sí de un fenómeno de vital importancia para el futuro de la agricultura española de las décadas posteriores. De ahí la necesidad de un estudio como el presente, guiado por el cálculo científico que debe presidir toda tesis doctoral, a pesar de las dificultades que el texto presenta en ciertas ocasiones.

Carlos LARRINAGA RODRÍGUEZ
Universidad de París XII

J. TORRAS y B. YUN (eds.): *Consumo, condiciones de vida y comercialización. Cataluña y Castilla (siglos XVII-XIX)*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1999, 433 pp., incluye índice y bibliografía.

Los estudios sobre consumo, distribución y niveles de vida tienen relativamente poca tradición en la

historiografía económica española. Las sesiones dedicadas a estos temas en el V y en el VI Simposio de His-

toria Económica, celebrados en Bellaterra en 1990 y 1992, permitieron conocer algunos de los trabajos por aquel entonces en curso, estimularon algunos posteriores, y fueron de alguna forma el origen remoto del libro que comentamos.

El volumen que coordinan Jaume Torras y Bartolomé Yun recoge nada menos que 19 contribuciones y una introducción, referidas en su mayor parte al consumo y comercialización de bienes semiduraderos, con una especial atención a los textiles. La concreción de todos los trabajos al ámbito castellano y catalán es una consecuencia de ser el libro en su mayor parte resultado de dos proyectos de investigación desarrollados en Universidades de Valladolid y Barcelona, en ambos casos sobre su entorno espacial más inmediato, aunque ello no obsta para que el interés del trabajo rebase con mucho el interés local o regional. Al lado de una mayoría de trabajos dedicados a estos temas se presentan también otros cuatro referidos a niveles de vida y poder adquisitivo, que ocupan la segunda parte del libro, y que ofrecen todos ellos perspectivas innovadoras; los de Rafael Domínguez Martín y Pilar Zarzosa presentan nuevos indicadores de bienestar (el Índice Físico de Calidad de Vida en el caso del primero y el denominado DP₂ en el de la segunda), que tratan de reflejar la realidad de las disparidades regio-

nales españolas del siglo XIX de un modo más fidedigno que los indicadores economicistas convencionalmente usados en este tipo de comparaciones. Los otros dos, de Esmeralda Ballesteros y Rafael Serrano se refieren a salarios y calidad de vida. Ballesteros evidencia por medio de ejemplos castellanos lo inapropiado que resulta el uso de los salarios monetarios como indicadores de los niveles de vida y aboga por el estudio de otros elementos constitutivos del ingreso familiar mientras que Serrano hace una presentación crítica de índices del coste de la vida y salarios para la ciudad de Valladolid.

El grueso del libro lo constituyen la primera y la tercera parte que son las referidas al consumo y la comercialización. La primera parte se abre con dos artículos de un fuerte componente metodológico a cargo de Yun y de Lecina respectivamente, ambos en una línea de crítica de fuentes y resultados muy presente también en otras varias aportaciones de las que aparecen en el libro. Esta contribución de corte metodológico es uno de los activos que hacen recomendable la lectura de este volumen, pues la amplia diversidad de fuentes utilizadas en el conjunto de los artículos (inventarios *post mortem*, contratos matrimoniales, inventarios de tiendas, dotes, etc.) y la crítica de las virtudes y sesgos que cada una de ellas introduce

hacen de él una excelente brújula con la que orientarse para cualquiera que trate de introducirse en el estudio del consumo y la distribución en la historia de la España de los siglos XVII al XIX.

De los seis restantes artículos de la primera parte, cuatro se centran en el consumo de textiles. Son el de Torras, Durán y Torra, que utiliza su presencia en los contratos matrimoniales catalanes como indicador de la evolución del consumo en el largo plazo; el de Lidia Torra que contrasta la presencia del mismo producto en inventarios *post mortem* de particulares y en inventarios de tiendas en tres localidades catalanas, y finalmente, los de Máximo García Fernández y Ramón Maruri, basado el primero de ellos en el análisis de los contratos de dote en Valladolid y dedicado el segundo al análisis del consumo en Santander utilizando una variadísima gama de fuentes. Los otros dos presentan un perfil más general; el de Fernando Ramos Palencia presenta un avance aún no formalizado de una investigación inspirada en el conocido libro de Shammass, y que tiene como objetivo la elaboración de una función de consumo a través de los resultados del análisis de los inventarios *post mortem*; el de Belén Moreno se ocupa del estudio de las pautas de consumo desglosadas por grupos sociales (una orientación que también incluye Lidia Torra en su trabajo),

lo que le permite llegar a concluir una escasa correlación entre los poseedores de un mayor patrimonio y los grupos con un consumo más avanzado.

La tercera y última parte del libro, titulada genéricamente «Comercialización y características de los mercados» se abre con dos artículos sobre la segunda de estas cuestiones cuyos autores son Andrés Hoyo y Rafael Barquín, que presentan dos visiones alternativas de un mismo fenómeno: el efecto que la estructura del sector comercializador de la harina castellana negociada en el puerto de Santander pudo tener en los problemas de competitividad de este producto. Mientras que Hoyo considera su efecto como muy relevante, Barquín lo minimiza.

Otros tres estudios se ocupan de lo que serían propiamente canales de comercialización; la buhonería y las diásporas comerciales son el objeto de dos de ellos, siendo el tercero el de la evolución del comercio estable en una ciudad castellana. Al comercio ambulante, cuya fuerza en el siglo XVIII constatan también otros apartados del libro, se refiere Laurence Fontaine en un artículo de tipo general que repasa algunos de sus rasgos e incluye reflexiones de mucho interés sobre sus funciones y su mecánica. El tema de las diásporas lo trata Assumpta Muset en referencia al caso de los negociantes catalanes que no sólo comercian en

ferias y mercados españoles durante el XVIII, sino que también se instalan en muchas de sus ciudades distribuyendo los textiles de su país de origen. Finalmente, Rosa María Dávila estudia la evolución del comercio de carácter minorista y estable en Valladolid en un minucioso e interesante trabajo que permite seguir tanto el proceso hacia la especialización de los establecimientos como sus transformaciones morfológicas (evolución espacio tienda, aparición de los escaparates, etc.).

Finalmente, esta tercera sección del libro incluye dos trabajos que toman en consideración, aunque en muy diferente medida, cuestiones relativas al consumo desde el punto de vista del fabricante. Es el caso de Esteve Deu, que estudia la distribución de los tejidos catalanes en Castilla, pero no a partir de fuentes producidas por el consumidor, sino por el productor, los libros mayores de las empresas laneras y algodoneiras catalanas. Y aunque sólo sea en cierto sentido, es también el caso del trabajo de Jesús Cruz y Juan Carlos Sola, un trabajo que invita a revalorizar el papel de Madrid como consumidora de productos industriales de producción nacional durante el siglo XVIII. Estos autores constatan a través de una amplia muestra de inventarios madrileños, un fuerte aumento en el gasto en ropa y enseres domésticos, en una

parte importante de producción española, entre la que se encontrarían los algodones catalanes, lo que obligaría en su opinión a revisar la idea de que Madrid fue un obstáculo para la modernización de la economía española.

Una de las virtudes que más llama la atención de este libro es la de que, aunque abigarrado y diverso, posee una razonable coherencia, que permite obtener de su lectura no sólo importantes orientaciones metodológicas o aportaciones al conocimiento de aspectos concretos del consumo y la comercialización, sino también algunas ideas y conclusiones generales sobre la España de los siglos que trata. Por ejemplo, la ausencia de una auténtica revolución del consumo en la España del siglo XVIII, a pesar de los fuertes cambios que éste experimentó en aquellos años. O el peso que el comercio ambulante y las redes informales mantienen hasta bien entrado el siglo XIX, especialmente en la comercialización de las gamas bajas de producto. O la importante fracción del consumo de bienes semiduraderos que se mantiene cubierta por la producción española durante todo el período.

El buen resultado que ofrece este conjunto pionero de aportaciones a la historia del consumo, la distribución y los niveles de vida para Castilla y Cataluña debería animar a completar la panorámica con estu-

dios semejantes para otras regiones, incluyendo también, a ser posible, el análisis de los canales mayoristas. Todo ello permitiría seguir avanzando en la comprensión tanto de la modernización del consumo como de la de la propia industria, y algo

más inédito hasta ahora, de la de los canales por los que estos bienes llegaban a los consumidores.

Joám CARMONA BADÍA
Universidad de Santiago
de Compostela

José C. MOYA: *Cousins and Strangers. Spanish Immigrants in Buenos Aires, 1850-1930*, Berkeley, University of California Press, 1998, 542 pp. más índices.

Desde que salieron a la luz los primeros trabajos de José Moya sobre los inmigrantes españoles en Buenos Aires, historiadores, demógrafos y científicos sociales en general han esperado con impaciencia la publicación de este libro. El trabajo de Moya, basado casi íntegramente en su tesis doctoral, resulta difícil de sintetizar por la multitud de aspectos que trata. Consta de una primera parte dedicada al proceso migratorio en sí, a uno y otro lado del Atlántico, y una segunda más amplia, pues concentra el grueso de su investigación, que analiza la adaptación de los inmigrantes españoles a su nuevo entorno, la ciudad de Buenos Aires, dentro de un amplio período cronológico, 1850-1930.

Se lamenta Moya en su introducción de la escasa atención que los inmigrantes españoles han recibido por parte de la historiografía de las

migraciones al Nuevo Mundo y es bien cierto que su trabajo viene a llenar, con gran brillantez, un vacío historiográfico que esperamos se siga cubriendo con nuevas aportaciones. El libro de Moya, más que cerrar, afortunadamente abre puertas a la investigación sobre los españoles en Argentina y, en general, sobre la emigración española transoceánica, pues, como bien afirma el autor, no se puede entender un proceso sin el otro. En este sentido, resulta ejemplar, y un modelo a seguir, el esfuerzo de Moya por ligar patrones de comportamiento de los inmigrantes españoles en Buenos Aires con las pautas, raíces y características de sus lugares de origen en la península. De hecho, para el autor los condicionantes del lugar de partida resultan ser elementos determinantes en el proceso de adaptación de los españoles al entorno urbano

de Buenos Aires. Resulta acertado el empleo del término adaptación en lugar de asimilación, pues es difícil concebir una «sociedad argentina» previa a la llegada de millones de inmigrantes a la cual éstos se pudieran asimilar.

El trabajo de Moya se centra en el estudio de cuatro grupos regionales españoles que se encuentran bien representados en la ciudad de Buenos Aires desde mediados del siglo XIX: gallegos, vascos, catalanes y castellanos, y que, según él, abarcan un conjunto de características tan variadas como para poder ser considerados representativos del conjunto de los inmigrantes españoles. Así, el análisis se centra en los inmigrantes procedentes de Ferrol, el condado de Corcubión y varios pueblos de Pontevedra para la emigración gallega, del pueblo de Val de San Lorenzo en León como representante de la emigración castellana, Mataró como exponente de los inmigrantes catalanes y varias localidades de Navarra, fundamentalmente del Valle del Baztán que son consideradas representativas de la emigración vasca. Estas localidades, arguye Moya, están muy por encima de las peculiaridades locales, pues representan distintos tipos de emigración con características bien definidas y comparables a los que aparecen en otros países europeos como Inglaterra, Irlanda o ciertas zonas de Italia. Si ése es el caso,

hubiera resultado interesante que el autor estableciera algún tipo de comparación explícita entre estas áreas de emigración en España y los distintos modelos migratorios que representan, con otras similares en otros países europeos. Puesto que cada vez existen más estudios locales y regionales sobre patrones de emigración en Europa, se echa de menos alguna referencia explícita a los mismos que permitiera establecer esos tipos de emigración de manera más general. Ciertamente hubiera resultado más coherente con las afirmaciones de Moya (pp. 120 y 393-94), bastante categóricas por cierto, de que la universalidad de los patrones locales es la única vía para entender los movimientos de población, una vía, según el autor, mejor que las amplias perspectivas de nivel nacional. Personalmente pienso que en las ciencias sociales ningún enfoque debe ser excluyente, puesto que todos son válidos siempre y cuando partan de premisas razonables y, hasta cierto punto, contrastables empíricamente con toda la riqueza de fuentes que la historia pone a nuestra disposición. La comparación explícita parece ser la única vía para contrastar esa universalidad de los patrones locales. Por otra parte, puesto que las localidades españolas están seleccionadas a partir de las fuentes argentinas, surge la duda de si esa tipología de la emigración se

mantendría si habláramos de la emigración de los ferrolanos a Uruguay, de los de Pontevedra a Brasil o de los paisanos de Mataró a Cuba.

Insiste asimismo Moya en la necesidad, creo que compartida por todos, de integrar el análisis macro con el análisis micro, pero lo cierto es que el lector encontrará en su libro mucho de análisis micro (y muy bueno), y poco (y muy flojo) de análisis macro. Los capítulos dedicados a este fin, el 1 y el 2, especialmente el primero, dedicado a la dimensión macroestructural de la emigración española, resultan, lamentablemente, decepcionantes. Mucho se ha publicado sobre emigración en el campo de las ciencias sociales como para realizar afirmaciones tan vagas como que la emigración surge y forma parte de un proceso de «modernización global». El primer capítulo muestra, por otra parte, un alarmante desconocimiento de los derroteros de la historiografía española sobre el desarrollo económico y social en los siglos XIX y XX (la utilización profusa del manual de Vicens Vives, publicado por primera vez en 1959!!!! es una buena muestra de ello), y sobre la emigración española en general (en los últimos años han aparecido títulos, tanto generales como regionales, que el autor debería haber consultado). Algo parecido le sucede al capítulo 2, bastante pobre en su manejo

de la bibliografía sobre el desarrollo económico argentino.

Por el contrario, la segunda parte, especialmente el capítulo 4, es una magnífica muestra de la excelencia del trabajo de Moya y de su tratamiento original de las fuentes. Su análisis de los patrones de residencia de los españoles en Buenos Aires, dentro de un contexto de sociología urbana, es ciertamente ejemplar y novedosa y debería servir de muestra para futuros trabajos sobre otras ciudades argentinas o sobre otros grupos inmigrantes. Resulta, sin embargo, paradójico, que frente a su énfasis en el análisis de grupos regionales, lo mejor del trabajo de Moya se refiera a grupos nacionales, los españoles frente a otros grupos mayoritarios como los italianos. Asimismo, el lector echa de menos que no haya en todo el libro ninguna referencia a los patrones matrimoniales de los españoles en Buenos Aires, junto con los patrones de residencia, el otro indicador clásico en este tipo de estudios (como el de Suzchman sobre la ciudad de Córdoba). Si se trata de una elección deliberada del autor o de una restricción impuesta por las fuentes utilizadas, el lector debería conocer el porqué de su ausencia.

El capítulo 5, dedicado a la estructura ocupacional de los españoles, resulta también modélico, pues Moya enlaza de manera cier-

tamente brillante las características de los lugares de origen de los inmigrantes con las profesiones en el lugar de destino, aunque su análisis del proceso de movilidad social resulte más pobre. Su conclusión de que los españoles resultaron bastante competentes en su proceso de movilidad social es, sin duda, revisionista, pues viene a romper la imagen de un grupo inmigrante bastante estático en ese contexto. No queda claro, sin embargo, por qué se utiliza una determinada clasificación ocupacional, excesivamente amplia, y no otra (se me ocurre, por ejemplo, la de Stephen Nicholas en su trabajo *Convict Workers. Reinterpreting Australia's Past*, Cambridge University Press, 1988, sobre los inmigrantes en Australia) y es una lástima que no haya ni una sola referencia a salarios. En más de una ocasión resulta confusa, y difícilmente justificable desde el punto de vista estadístico, la utilización abusiva de porcentajes en lugar de tasas, especialmente cuando se está tratando con muestras ciertamente pequeñas. Con todo, gracias al libro de Moya contamos con una imagen bastante clara de la estructura ocupacional y profesional de los españoles en Buenos Aires.

Menos convincente resulta el análisis que se hace de las cadenas migratorias desarrolladas por los distintos grupos regionales. Tras la lectura del libro de Moya no queda cla-

ro por qué se forman esas cadenas, ni por qué los canarios y malagueños que emigraron a Buenos Aires no desarrollaron cadenas mientras que sí los hicieron los gallegos o los catalanes (de hecho, los canarios sí desarrollaron cadenas migratorias hacia Cuba, como bien demuestran los múltiples trabajos de Antonio Macías). La explicación de Moya de que la ausencia de redes de apoyo de los distintos grupos locales determina la inexistencia de cadenas migratorias resulta poco convincente y ciertamente es un argumento *ex post*. El propio Moya reconoce (p. 73) que no están claras las razones por las que los malagueños, presentes en Buenos Aires desde la época colonial, se hayan desvanecido a la altura de los años ochenta del siglo XIX. Tampoco está muy claro por qué hay cadenas migratorias que, tras permanecer «dormidas», en expresión del autor, se reavivan en un momento dado. Resulta también discutible el panorama idílico que Moya presenta de cooperación y camaradería entre paisanos inmigrantes y se echa de menos alguna referencia a los múltiples conflictos y enfrentamientos que se dieron (y se dan, como bien saben los sociólogos) en las propias comunidades de inmigrantes, incluso entre paisanos. Por ejemplo, Benito Hortelano, un inmigrante español en el Buenos Aires de los años cincuenta, presenta en sus Memorias un panorama

ciertamente contrario a un ambiente fraternal.

Por último, hay que hacer una mención a los aspectos formales de la obra pues, aunque no afectan a su valía académica, empañan el conjunto final. No creo que resulte achacable al autor, más bien supongo que a la editorial, el hecho de las notas a los distintos capítulos aparezcan agrupadas al final del libro, lo que resulta ciertamente engorroso en un libro de más de 500 páginas, pues dificulta enormemente la lectura. Lo que sí se debe reprochar al autor es el hecho de que no exista una lista completa de referencias bibliográficas y el que, a pesar de la profusión de citas y títulos en las notas, la bibliografía aparezca obsoleta (algunas notas, como la 45 de la página 494, contienen hasta 17 !!!! referencias distintas sólo para ilustrar la indolencia e inmoralidad de los inmigrantes en el servicio doméstico). Resulta sorprendente que en un libro que sale al mercado en 1998 las referencias

más cercanas en el tiempo, pocas, sean del año 1993, que se citen como trabajos «recientes» obras de 1985 (nota 36, p. 467) o 1986 (nota 88, p. 438), o que, por poner algunos ejemplos, aparezcan citados como documentos de trabajo artículos que ya tienen solera en alguna revista (nota 3, p. 446). Insisto en que estos defectos formales no restan un ápice de validez al ingente trabajo de Moya, pero hubiera sido preferible no tener que mencionarlos.

En suma, el libro de Moya muestra, en contra de la visión predominante hasta ahora, una comunidad inmigrante rica y vital, tanto es su adaptación a la ciudad como en sus profesiones y mecanismos de asociación. Su trabajo merece ser ampliamente leído y discutido, y le auguro la fortuna de convertirse, con todo merecimiento, en un clásico de los estudios migratorios.

Blanca SÁNCHEZ ALONSO
Universidad San Pablo-CEU

Fausto DOPICO y David-Sven REHER: *El declive de la mortalidad en España, 1860-1930*, Madrid, Asociación de Demografía Histórica (Monografía núm. 1), 1998, 168 pp., ISBN: 84-930864-0-1.

En los últimos años hemos asistido a un notable enriquecimiento del panorama historiográfico espa-

ñol por lo que a estudios de mortalidad se refiere. Aunque la realización de un balance objetivo de la

producción bibliográfica de las dos últimas décadas (desde los trabajos de Vicente Pérez Moreda o Jordi Nadal hasta la monografía que estamos reseñando) sobrepasa los límites de la presente recensión, conviene destacar, sin embargo, dos circunstancias: la riqueza de las aportaciones que se han realizado desde los supuestos de la historia local (ofreciendo grandes posibilidades al análisis diferencial y comparado), y la atención que se ha prestado a la mortalidad infantil y juvenil, uno de los factores claves en la modernización demográfica. Falta-ban, con todo, aportaciones que ofreciesen, en la línea de trabajos como el de Rosa Gómez Redondo (*La mortalidad infantil española en el siglo xx*, 1992), una panorámica de conjunto y un análisis sistemático del descenso de la mortalidad.

La monografía de los profesores Fausto Dopico y David Reher, dos de los especialistas más destacados en la materia, ofrece un análisis sistemático de la mortalidad en España durante la fase inicial de la transición epidemiológica (décadas finales del siglo xix y primeras del xx). Aparece estructurada en tres capítulos, además de la bibliografía y el interesante apéndice de tablas de vida, donde se ofrecen datos para el conjunto nacional y las regiones históricas en los años 1900-1901, 1910-1911, 1920-1921 y 1930-1931 (diferenciando entre capitales y lo

que los autores denominan población rural, salvo para 1920-1921). En el primer capítulo, de carácter fundamentalmente metodológico, se explica cómo se ha procedido a elaborar las tablas de mortalidad, así como «los ajustes utilizados» para resolver los problemas detectados. Se señalan, de forma particular, las dificultades para estimar la mortalidad en los primeros años de vida y se analizan algunos de los problemas clásicos en el manejo de las fuentes censales, como ocurre con la tendencia al redondeo de las edades.

El segundo capítulo, firmado por Fausto Dopico, lleva por título *El descenso de la mortalidad en España y en las regiones históricas (1860-1930)* y ofrece un interesante análisis explicativo del descenso de la mortalidad, al contextualizar dicho fenómeno en el marco de las transformaciones sociodemográficas, económicas, políticas y culturales que acompañaron la modernización de la sociedad española de finales del siglo xix y principios del xx. Tras calificar la situación como la propia de un país de industrialización tardía con retraso en la modernización demográfica, para Fausto Dopico, el descenso de la mortalidad española habría sido el resultado de la conjunción de diversos factores: desde mejoras en la higiene privada y pública, a la mejora nutricional, pasando por la mejora de las

condiciones de trabajo o el progreso científico-médico. En la cronología del descenso el autor señala tres fases interrumpidas por las crisis de la gripe de 1918 y el período bélico de 1936-1939 y sus consecuencias. Entre finales de la década de 1880 y 1910 habría tenido lugar más de la cuarta parte del descenso. Entre 1920 y 1930 tuvo lugar una de las caídas más importantes. Como indica el propio Fausto Dopico: «En vísperas de la guerra civil, España habría recorrido aproximadamente la mitad del camino entre una mortalidad propia del antiguo régimen demográfico y otra que la asimilaba, al menos por sus indicadores cuantitativos, con los países más avanzados.» Conviene destacar el papel otorgado al descenso de la mortalidad entre el primer y el quinto aniversario y la condición de evitable que cabe otorgarle a la misma. El tercer gran momento de descenso de la mortalidad habría tenido lugar en la década de 1940, en plena posguerra y en una situación socioeconómica en la que la renta per cápita no había recuperado los niveles alcanzados antes del estallido de la guerra civil.

Frente a la visión homogénea que ofrecen los datos nacionales, la monografía aporta, en el capítulo que estamos comentando, unas interesantes reflexiones sobre los contrastes regionales del descenso de la mortalidad. Se presentan 12 mapas

con la esperanza de vida de las diferentes regiones y las tablas que muestran su evolución. Los comportamientos demográficos se interrelacionan con aspectos culturales y económicos y los resultados obtenidos ponen de manifiesto la necesidad de ser cautos en el momento de correlacionar regímenes de alta o baja presión demográfica con un mayor o menor desarrollo económico.

El tercero de los capítulos, firmado por David Reher, aborda la problemática del comportamiento diferencial entre la mortalidad urbana y rural y los condicionantes que lo explican. Frente a la desventaja inicial que ofrecen las ciudades en su proceso de transformación demográfica y sanitaria, los datos analizados en la monografía ponen de manifiesto, en similitud con lo ocurrido en otros contextos de nuestro entorno, el cambio progresivo del modelo. Con el paso de las décadas las ciudades y los núcleos urbanos, de forma particular aquellos que vivieron con más intensidad el proceso de industrialización, alcanzaron una posición más ventajosa. Conviene destacar, por su interés, el comportamiento diferencial de la mortalidad de los grupos de edad y la importancia que alcanzó frente al mundo rural la reducción de la mortalidad juvenil urbana. En relación con esta última circunstancia el autor llama la atención del lector

sobre la influencia de las medidas de salud e higiene públicas que se llegaron a aplicar en las ciudades y principales núcleos urbanos. Por el contrario, el comportamiento de otros grupos de edad, a partir sobre todo de los diez años, es el inverso al mostrar el mundo urbano mayores niveles de mortalidad como consecuencia, al menos en parte, de los riesgos para la salud que ofrecía aquel entorno físico y socioeconómico.

Menos concluyente se muestra el profesor Reher al analizar el comportamiento diferencial de la mortalidad por sexo en ambos contextos. Entre los resultados más destacados hay que señalar la sobremortalidad masculina, salvo para determinados grupos etarios, y su mayor intensidad en ciudades y núcleos urbanos. Parece necesario volver a insistir, pese a las dificultades de análisis que reconoce el propio autor, en el papel de los factores de riesgo asociados a las condiciones laborales y a determinados modos y estilos de vida (alcohol, tabaco, etc.).

En el campo del análisis espacial de los resultados, el capítulo desarrollado por David Reher aborda igualmente la regionalización de los procesos de modernización demográfica. Frente a la mayor uniformidad de la mortalidad rural, el mundo urbano ofrece una disparidad mayor. Diferencias regionales que se mantienen a lo largo del período estudiado y que se ponen

de manifiesto en la distribución de la esperanza de vida que ofrecían las ciudades españolas en 1930 al mostrar zonas de baja mortalidad urbana (zona de Levante, País Vasco y Madrid) que coincidían con ciudades que alcanzaron un crecimiento económico notable durante las primeras décadas del siglo xx.

Se trata, sin duda, de una obra fundamental para el análisis del proceso de modernización demográfica que vivió la sociedad española entre las décadas finales del siglo xix y la primera mitad del siglo xx. Aunque los autores se muestran cautos en el momento de establecer conclusiones e insisten en la necesidad de profundizar en el análisis de los factores que explican el descenso de la mortalidad, podemos concluir con las palabras que recoge David Reher en la parte final del tercer capítulo: «la modernización demográfica no empezó en 1900 ni terminó en 1930. Pero pocos especialistas discutirán que estas fechas encierran una época clave en la historia de la población española». El trabajo que acabamos de reseñar, a partir de un acertado análisis y exposición de los datos, y a pesar de las dificultades que ofrecen las fuentes, aporta al lector preguntas muy sugerentes e invita a profundizar, desde la interdisciplinariedad, en el estudio del descenso de la mortalidad y sus causas.

Josep BERNABEU-MESTRE
Universitat d'Alacant

Francis Y. EDGEWORTH: *Psicología Matemática*, Madrid, Pirámide, 2000. Traducción de Jordi Pascual, estudio preliminar de Manuel Jesús González, 190 pp., índice analítico.

La aparición en el mercado de la primera traducción de *Psicología Matemática* de Francis Y. Edgeworth al castellano forma parte de la iniciativa del profesor Carlos Rodríguez Braun, bajo los auspicios de la editorial Pirámide, de divulgar las obras más importantes de los principales economistas. La obra cuenta con la veteranía en los trabajos de traducción de textos de economía del profesor Jordi Pascual y con la colaboración del profesor Manuel Jesús González, quien nos presenta en su estudio preliminar el mundo personal y teórico de Edgeworth.

Francis Ysidro Edgeworth es, posiblemente, el economista más representativo de la llamada «segunda generación de marginalistas». Sus aportaciones a la teoría económica marcaron un hito en el ámbito de la teoría del intercambio, y en la economía matemática, en general. Menos reconocidos han sido sus trabajos estadísticos y su heurística, en la que los isomorfismos entre la economía y otras ciencias, tal y como se señala en el estudio preliminar, adquieren especial relevancia. Es destacable el esfuerzo de especialistas como Ted Porter en los años ochenta por reivindicar al Edge-

worth estadístico. Pero no ha sido sino recientemente que ha visto la luz, gracias a los esfuerzos del profesor Phillip Mirowski, una recopilación de las publicaciones de Edgeworth en la que se incluyen sus estudios acerca de la probabilidad del conocimiento, la aplicación de métodos estadísticos a las ciencias sociales, etc., muy en la línea de las ideas expresadas mucho antes por Quételet y Cournot. La falta del adecuado reconocimiento de Edgeworth tanto en su época como después tiene su justificación en la constante comparación con Marshall, quien, como es sabido, vivió en permanente «campana» para ser recordado como el principal economista de su tiempo. El hecho de que la prolífica obra de Edgeworth no sea tan conocida se debe en parte al propio autor, quien omitió en su antología en tres volúmenes *Papers Relating to Political Economy* (1925), sus artículos sobre probabilidad y otros en los que aportaba conceptos importantes para la economía matemática, naciente en aquellos momentos.

El libro que publica la editorial Pirámide es el más conocido y el más valorado, en términos generales, por los economistas. En él, par-

tiendo de las ideas de Cournot acerca de la aplicación del razonamiento matemático no numérico a la teoría económica, aporta mucho en apenas 150 páginas. El mérito de Edgeworth es doble si tenemos en cuenta que no sólo aplicó los conocimientos aprendidos de Alexander Bain y sus discípulos que estudiaban la aplicación de la psicofísica del alemán Gustav Fechner (en lo que coincide con Jevons), sino que además su formación de humanista (fue profesor de griego y de lógica) le obligó a estudiar desde cero las herramientas matemáticas necesarias para entender las teorías marginalistas, lo que hizo a partir de 1879, publicándose *Psicología Matemática* en 1881. Su capacidad de estudio y de asimilación queda patente si observamos el número y envergadura de los autores citados en esta obra y que tuvo que leer en un tiempo tan reducido, probablemente siguiendo las recomendaciones de Jevons. Su bagaje intelectual asoma en sus textos, conjugando su formación clásica con sus conocimientos de teoría económica.

Las innovaciones por las que Edgeworth es habitualmente loado son la noción del *core* en la teoría de juegos; la prioridad en el uso de Lagrangianos en una publicación; la prioridad en el empleo de una función de utilidad general (no separable); la anticipación en la replicación de las economías con un flujo

continuo de agentes; el concepto de preferencias de carácter ordinal (no numéricas); el análisis de varianzas y la contrastación de hipótesis; la adopción de métodos estadísticos de la teoría de errores en la cuantificación de la incertidumbre en las ciencias sociales, en general, y en la economía, en particular (Cournot también investigó en este terreno. La similitud entre ambos es debida a que los dos autores se basaron en las ideas de Laplace referidas a los errores en los cálculos astronómicos).

Edgeworth divide su libro en dos partes diferenciadas que componen el texto principal y siete anexos complementarios. A medida que el lector se adentra en el texto principal, se va dando cuenta de que los anexos son, no sólo tan importantes como el resto del libro, sino que algunos de ellos son imprescindibles para su comprensión. El texto principal, a su vez, se compone de dos partes que analizan cada una de ellas la aplicabilidad de las matemáticas a las ciencias morales y a la economía y la aplicación efectiva de las mismas. El subtítulo de la obra («De la aplicación de las matemáticas a las ciencias morales») nos adelanta la complejidad de la misma. Esta segunda parte le lleva a diferenciar dos tipos de cálculo: el cálculo económico y el cálculo utilitario. El desarrollo de ambos está estructurado de forma similar: definición de

los conceptos importantes, axiomas, conclusiones y corolarios.

En las primeras páginas sienta las bases conceptuales de su propuesta. Partiendo de la filosofía hedonística y de conocimientos de psicología (en concreto de la rama llamada psicofísica), encuentra en la física matemática la llave que le permite acceder a la matematización de la economía, yendo más allá que sus antecesores en este terreno.

El escollo que para ellos supuso la imposibilidad de las comparaciones interpersonales de la utilidad lo supera Edgeworth por analogía con el problema de la interacción de los cuerpos. Si la física matemática no se ha estancado por el hecho de no tener resuelta la determinación exacta del movimiento de tres cuerpos que se atraen mutuamente según una función de la distancia, entonces tampoco se deberían dejar de emplear las matemáticas en las ciencias morales argumentando que no hay una solución numérica y exacta a las comparaciones interpersonales de la utilidad. Edgeworth no se queda ahí y extiende el estudio a otros ámbitos de la economía, como, por ejemplo, el estudio de los contratos entre agentes particulares que asegura la consecución de un máximo relativo de felicidad en la sociedad. El primer apéndice («De la matemática no numérica») explica más detalladamente esta analogía partiendo de las bases que estable-

ció Cournot, el padre de la economía matemática, en palabras de Edgeworth. La rama de la física que estudia la energía constituye para el autor la analogía exacta («contraimagen idéntica») del estudio de la felicidad (o placer), el hedonismo, deshaciendo, de esta manera, la barrera entre lo físico y lo espiritual que impedía el análisis científico (matemático) de los deseos, las necesidades y los gustos de las personas. La importancia del hedonismo y de la hedonimetría quedan patentes en el segundo y tercer apéndice.

Una vez demostrada la aplicabilidad de las matemáticas a las ciencias sociales llega el momento de hacerlo efectivo, de la aplicación. Éste es el contenido de la segunda parte del libro, que comienza con el cálculo económico. En primer lugar, el autor expone una serie de definiciones (o descripciones *sui generis* de lo que constituye el ámbito de su estudio: el contrato como alternativa al conflicto, el campo de la competencia como concepto análogo al campo de fuerza en física, el ajuste, etc.). A continuación, Edgeworth especifica la pregunta fundamental cuya respuesta constituye el grueso de su teoría: en qué condiciones el contrato será indeterminado cuando no hay competencia, en el ámbito de la competencia perfecta y cuando existe competencia *más o menos* perfecta. El primer

paso es la delimitación del campo de contratación (lo que en teoría de juegos se denomina el *core*) partiendo de la hipótesis de comportamiento de que todo agente se mueve solamente por su propio interés. La resolución de esta triple cuestión le permite a Edgeworth llegar a la ecuación de intercambio de Jevons, a la resolución del equilibrio general según Walras (que da por asumida sin entrar en detalles) y seguir un poco más allá, analizando la multiplicidad de ajustes finales cuando hay combinaciones en los grupos de agentes contratantes y contratados, en un mercado no perfectamente competitivo y con el objetivo final de obtener la máxima felicidad social posible.

Resulta difícil seguir el razonamiento de Edgeworth sin el apoyo gráfico, especialmente cuando el autor es capaz de describir las curvas de indiferencia y los diferentes tramos de la curva de contrato como si tuviera un mapa de la zona delante. En el apéndice quinto examina con más detalle las diferencias entre las fórmulas de Jevons y las suyas y dibuja un gráfico que facilita la comprensión del texto. Lamentablemente, es de suponer que el lector habitual no tenga una imaginación espacial tan entrenada como él. Por otro lado, su lenguaje variado, rico y propio de un humanista con el bagaje de Edgeworth, resultará des-

concertante para el economista medio de nuestro siglo.

A partir de la página 80 aproximadamente, el autor baja del razonamiento abstracto a la realidad de la contratación laboral y nos lleva de la mano a la conclusión de que la competencia por sí sola no conduce necesariamente a la determinación del contrato, sino que requiere de la ayuda del arbitraje, siendo la base del arbitraje entre contratantes que buscan su propio interés, la suma total máxima de utilidad, la máxima felicidad posible. De esta manera, para completar el cálculo económico, es necesario desarrollar el cálculo utilitario, al que dedica las últimas 20 páginas del libro, sin contar con los anexos. Su estudio del cálculo utilitario comienza como en el caso del cálculo económico, con una descripción de los conceptos fundamentales que va a utilizar (placer, mayor felicidad posible, medios, capacidad de felicidad, capacidad para el trabajo). Su axioma de partida es que el placer es mensurable y que todos los placeres son comparables.

A continuación, elabora seis postulados básicos en los que analiza temas como las variaciones de la tasa de placer y de la tasa de fatiga, la relación entre la capacidad para el placer y la capacidad para el trabajo, la influencia del tamaño de la población en los medios para disfrutar del placer (como la riqueza-

za) o la selección de los individuos mejor dotados a lo largo de la evolución. Su análisis, forzado por el utilitarismo y complicado por el estudio de las combinaciones de estos postulados, le lleva a ideas sorprendentes desde un punto de vista actual, como, por ejemplo, que la felicidad de una parte de las clases menos favorecidas puede sacrificarse a favor de las clases más altas y a favor de las siguientes generaciones, o su consideración del rol de la mujer en la sociedad, dado que está menos capacitada que el hombre y, por tanto, es inferior a él.

La conclusión general es la consideración de la sociedad que busca el máximo de felicidad social como un gran organismo complejo, flexible y cuyos órganos están en constante reajuste en función de infinidad de variables. Con gran acierto, el autor señala, para finalizar, que la forma final de este gran organismo «es todavía, tal vez, un tema más propio del prejuicio que del juicio». Estas elucubraciones de difícil aceptación tienen como problema añadido el lenguaje en el

que están expuestas, siguiendo el estilo del resto del libro. El autor utiliza palabras de origen griego inventadas por él para designar conceptos de uso generalizado. Por desgracia, la originalidad va pareja con la dificultad que añaden. La densidad de la obra, la exhaustividad del análisis, la combinación de filosofía y economía matemática junto con la poca amabilidad del autor en el empleo del lenguaje, en el que predominan largas oraciones llenas de «accidentes geográficos» (paréntesis, citas en diferentes idiomas, notas al pie, cursivas...), y la notación matemática griega que resulta tan extraña a nuestros ojos terminan de entorpecer la comprensión de un libro ya de por sí complejo. Con todo, es una suerte que podamos contar con una traducción de esta obra tan completa, erudita y de tanta importancia, no sólo para la economía matemática, sino para cualquier estudio acerca de la interrelación de las ciencias en general.

María BLANCO GONZÁLEZ
Universidad San Pablo-CEU

Nikolaus BÖTTECHER y Bernd HAUSBERGER (eds.): *Dinero y negocios en la historia de América Latina, Geld and Geschäft in der Geschichte Lateinamerikas*. Veinte ensayos dedicados a Reinhard Liehr, Frankfurt am Main y Madrid, Vervuet-Iberoamericana, Bibliotheca Ibero-Americana, 2000, 552 pp., índice general y de autores, gráficos, cuadros, mapas y bibliografía, prólogos de N. Böttecher y B. Hausberger y de G. Vollmer, y datos biográficos y bibliografía de R. Liehr.

Reseñar un trabajo colectivo es siempre una tarea compleja, más aún en el caso que nos ocupa. Bajo un título tan amplio como *Dinero y negocios en América Latina*, N. Böttecher y B. Hausberger reúnen veinte artículos muy distintos, sobre problemas, lugares y momentos históricos diferentes; tan diferentes como las metodologías y presupuestos teóricos usados por los autores para abordarlos. Con esos precedentes, es obvio, pero a la vez necesario, señalar que la obra, igual que cualquier otra de este tipo, incluye estudios de muy diversa calidad. La razón de la edición, además, no es estrictamente temática, sino rendir homenaje al historiador R. Liehr, lo que tampoco ayuda a su unidad y coherencia. A ello hay que añadir, finalmente, que haber optado por incluir los textos en cuatro idiomas —castellano, alemán, inglés y portugués— dificulta también el acceso a la totalidad de sus contenidos a muchos de los lectores interesados en los temas tratados.

No obstante lo dicho anteriormente, *Dinero y negocios en América*

Latina, aparte del indudable valor que varios artículos tienen para el conocimiento de ciertos temas específicos, es interesante como muestra del tipo de problemas que atraen actualmente la atención de los historiadores de la economía latinoamericana, y de las teorías y métodos de investigación en uso. Con ciertas limitaciones que exponemos a continuación, en mi opinión, la obra ofrece una visión bastante completa del panorama historiográfico, fundamentalmente para el estudio de algunas cuestiones, como la historia empresarial, del comercio internacional o de las instituciones económicas, aunque particularmente centradas en el área novohispana colonial y mexicana independiente.

Sobre el valor muestral de la compilación es necesario decir también que incluye otras dos limitaciones. En el orden estrictamente espacial, a pesar de la citada concentración temática en el área del antiguo Virreinato de la Nueva España, reúne artículos acerca de zonas y/o países como Perú, Venezuela, Bolivia, Paraguay, Cuba o Brasil, pero tam-

bién excluye completamente otros, algunos de enorme importancia intrínseca e historiográfica, como la Argentina. La segunda limitación es la ausencia de estudios que empleen métodos econométricos para mejorar el conocimiento del pasado; procedimientos poco habituales en la investigación tradicional sobre las economías latinoamericanas, pero que en las últimas décadas están generando trabajos muy interesantes.

El libro empieza con una introducción de los editores, un prefacio de G. Vollmer acerca de la obra de Liehr y una relación de sus trabajos y datos biográficos. Como corolario, además, la compilación concluye con un ensayo de H. Pietschmann sobre «Globalización y mercado de trabajo: la perspectiva del historiador de larga duración», en el que el autor apunta algunas conclusiones que ofrece el estudio de la historia para explicar el actual y controvertido problema de la referida globalización. Pietschmann piensa que el único modo de superar el nivel de decisión político-económico nacional es la agrupación internacional de países, en especial con criterios regionales, pero que para ser practicables, dichas agrupaciones deben realizarse teniendo en cuenta los problemas nacionales; particularmente, las demandas sociales internas de los Estados que las forman.

Además del ensayo de Pietschmann, *Dinero y negocios en América*

Latina incluye otros dos artículos, los firmados por E. Otte y M. Torres, muy diferentes del resto de los trabajos del libro que, de un modo u otro, se pueden agrupar en grandes bloques temáticos. Otte estudia «La mujer de Indias en el siglo XVI». Básicamente, el autor comenta la historiografía, el estado de la cuestión y las fuentes disponibles para investigar un tema que ha merecido poca atención hasta el momento. Torres, por su parte, analiza «La valorización del patrimonio cultural. El caso del patrimonio industrial en América Latina»; es decir, las posibilidades que ofrece la infraestructura concebida en su momento con propósitos productivos y ahora en desuso por distintas razones, para albergar y potenciar actividades de carácter social y cultural, que en su opinión son enormes.

La mayoría de los trabajos compilados en el libro, como señalamos anteriormente, se dedican al estudio de la Nueva España o México. Dos de ellos, además, abordan problemas relacionados con la producción y el comercio del cacao: U. Thimer-Sachse, «Wer war oder ist der "Señor del Cacao". Kakaobohnen als Währung im Vizekönigreich Neuspanien», y G. Vollmer, «Über den Wechselkurs von Kakaobohnen und den Preis der Schokolade. Ein mexikanisches Problem». Otros dos artículos se dedican a aspectos relacionados con la minería: E. Flores:

«Utopía y realidad. Proyectos para financiar la minería novohispana (1777-1783)», y B. von Mentz, «La organización y el abasto de insumos de una empresa minera en Zacatecas al fines del período colonial e inicios del independiente». Los capítulos firmados por A. Ibarra, «El Consulado de Comercio de Guadalajara, 1795-1821. Cambio institucional, gestión corporativa y costos de transacción de la economía novohispana», y J. Silva, «Mercado y comerciantes de la ciudad de México, 1830-1840», como sus títulos indican, se interesan por temas comerciales, esencialmente del mercado interno de las grandes ciudades mexicanas, aspectos que también definen el contenido del texto de Rosa M. Meyer sobre «Francisco Iturbe: del comercio local a las finanzas nacionales, 1809-1861», aunque este último indaga sobre un caso personal concreto. Finalmente, un octavo trabajo dedicado al Virreinato novohispano es el de Bernd Hausberger, titulado «Ein Silberayfkäufer macht Bankrott. Anmerkungen zu Kredit, Schulden und Preisen im nordwestlichen Neuspanien».

Los problemas relacionados con el marco institucional, que han merecido mucha atención en las últimas décadas y cuyo estudio se reforzó tras la concesión del Premio Nobel a Douglass C. North, y la historia empresarial, esencialmente

casuística, y generalmente en relación con el tema anterior, son los asuntos más abordados en el libro. Flores, por ejemplo, piensa que las necesidades de capital de la minería novohispana en las décadas de 1770 y 1780 provocaron un proceso de concentración de las compañías, pero también hicieron patente la urgencia de reformas institucionales que modificasen el rígido monopolio de la Corona, algunas de las cuales se realizaron con relativo éxito. Von Mentz, por otro lado, analiza una firma minera de Zacatecas en los años finales del dominio español, y destaca la eficiencia de su funcionamiento, lo que permite discutir algunos tópicos habituales en la historiografía sobre el sector, como las dificultades que para una buena gestión implicó el absentismo de los propietarios, muy común en esa actividad productiva, o la corrupción administrativa y los sobornos, práctica normal que no siempre fue en detrimento de dicha eficiencia y sobre la que se han vertido muchas afirmaciones con poco fundamento.

Analizando la figura y la trayectoria de Iturbe, Meyer destaca también los problemas de índole institucional que tuvieron que enfrentar los empresarios mexicanos en el inicio del siglo xx. Las crisis financieras endémicas que padeció el país —dice— se agravaron con el tiempo y acabaron perjudicando los negocios que, incluso, surgieron o prospera-

ron en ocasiones aprovechando esas circunstancias. Unidas a las convulsiones políticas de la nación y a las necesidades financieras del Estado, cada vez más difíciles de satisfacer, condujeron a los gobiernos a usar medios coercitivos para obtener recursos que perjudicaron las actividades económicas, llegando a extremos como el encarcelamiento del citado Iturbe y de otros empresarios que se negaron a aceptarlos.

Los trabajos de Ibarra y Silva estudian también las condiciones institucionales del comercio interno en dos grandes ciudades mexicanas, México capital y Guadalajara. Ibarra aplica lo que él llama la teoría neoinstitucionalista para explicar la función y evolución de los Consulados de Comercio en el inicio del siglo XIX, y llega a la conclusión de que su desempeño, a pesar de las dificultades del contexto histórico en que se desarrollaron, fue positiva y significó cambios decisivos en el mercado y en los modos de actuación de los agentes económicos. Silva llama la atención sobre los problemas que la magnitud del mercado mexicano implicó para el desenvolvimiento de estos últimos en las décadas de 1830-1840. En tales circunstancias, el autor resalta que la característica más llamativa fue la continuidad de las prácticas mercantiles respecto al período colonial, lo que en su opinión se explica debido a que ésa fue tal vez la opción más

racional, entre otras cosas, como consecuencia de que tal continuidad fue también el rasgo predominante en la legislación comercial y en la administración en general.

C. M. Lewis estudia problemas similares a los anteriores —la relación entre el desarrollo empresarial privado, el marco institucional y la acción del Estado—, aunque en un país, una época y un sector distintos: «Regulating the Private Sector: Government and Railways in Brazil, c. 1900». Como Pietschmann, Lewis propone obtener lecciones del conocimiento histórico para situaciones presentes: el futuro de las compañías ferroviarias. El ferrocarril —dice— no fue en el caso brasileño un factor de anticipación al crecimiento, ni tuvo una función destacada de fomento e impulso de la economía, pero ello se debió a las limitaciones de la estructura económica nacional, y la gestión privada no resolvió los problemas de rentabilidad que en general tuvieron las líneas a causa de la ausencia de condiciones institucionales adecuadas. Esa conclusión coincide, además, con las del reciente libro de Jesús Sanz (coord.) *et al.* (*Historia de los ferrocarriles en Iberoamérica, 1837-1995*, Madrid, Ministerio de Fomento, 1998), para casi todos los países latinoamericanos.

Dinero y negocios en América Latina incluye un segundo trabajo sobre Brasil que, además, junto a los de

Ibarra y Von Mentz, es representativo del reciente interés por potenciar los estudios regionales y locales. Se trata del estudio de M. Röhrig-Assunção acerca de la «Exportação, mercado interno e crises de subsistência numa provincia brasileira. O caso do Maranhão, 1800-1860». Exceptuando el artículo de B. Potthast, «Bäuerliche Wirtschaft und die Rolle der Frauen: Paraguay im 19. Jahrhundert», el resto de los trabajos del libro están dedicados al área andina y/o al comercio internacional o a las relaciones económicas de los países de ese área, del Imperio Español en general o del Caribe hispano con las grandes potencias europeas y los Estados Unidos. Menos el trabajo de J. Golte, «Zur Bedeutung von ferhandelsbeziehungen in der Geschichte der Anden», los textos dedicados al área andina examinan aspectos relativos al comercio internacional en la primera mitad del siglo xx. L. E. Bieber, «El comercio germano-boliviano, 1936-1939. Un fracaso singular en el contexto del comercio de compensación de Alemania con América Latina», destaca la coincidencia en los últimos años de la década de 1930 del interés germano por ampliar sus negocios en la región, y de la intención de los gobiernos bolivianos por romper los monopolios de las grandes empresas mineras norteamericanas y aplicar una especie de socialismo de Estado.

El acercamiento de ambas naciones no dio los resultados esperados —dice el autor— debido a hechos más o menos circunstanciales, como el suicidio del presidente Busch o el inicio de la Segunda Guerra Mundial, pero piensa que en el fondo se habrían frustrado de todos modos.

M. Zeuske, que indaga también en los intereses germanos en América Latina, estudia los «Trasfondos del conflicto de 1902: política, cónsules y comerciantes alemanes en las Venezuelas en el siglo XIX»; conflicto bien estudiado en general, según el autor, pero del que se desconocían los detalles de las complejas relaciones políticas internacionales y comerciales que lo motivaron. Finalmente, R. Miller, «British Business in Peru. From the Pacific War to the Great Depression», analiza las relaciones británico-peruanas que, según él, destacan por su idiosincrasia en relación con el resto de los países latinoamericanos; R. Pieper estudia «Imperium und Finanzpolitik im 18. Jahrhundert. Spanien und England im vergleich», y N. Böttcher, «Trade, War and Empire: British Merchants in Cuba, 1762-1796», artículo que revisa la importancia que la toma de La Habana por los ingleses tuvo para el crecimiento económico insular de finales del siglo XVIII.

Antonio SANTAMARÍA GARCÍA
Consejo Superior
de Investigaciones Científicas

Alberto RAMOS SANTANA (coord.): *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglos X-XX)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2000, 540 pp.

Este libro publica las Actas del III Encuentro Histórico Suecia-España, auspiciado por la Embajada sueca en España y celebrado en Cádiz en diciembre de 1998. A juzgar por lo indicado en la Introducción y los Agradecimientos, el Encuentro contó con numerosos patrocinadores que también han colaborado en la financiación de la publicación de las Actas, tanto en castellano como en inglés. La inexistencia de limitaciones presupuestarias y la escasa literatura existente sobre este tema ha debido influir para que el libro recoja la inmensa mayoría de las ponencias y comunicaciones presentadas, en total 21 trabajos sobre las relaciones entre España y Suecia desde los siglos medievales hasta nuestros días, ordenados cronológicamente, que ocupan más de 500 páginas, y que tienen una calidad, extensión, contenidos e incluso presentación formal (citas y bibliografía) muy desigual.

Empezando por los aspectos puramente formales, el libro incluye trabajos de menos de diez páginas (Cirici, Kaukianien) junto con otros de sesenta (Torrejón) o casi cien (Maestro). No sólo no hay una bibliografía común, citada al final,

sino que ni siquiera los criterios de citación son homogéneos: en algunos capítulos la bibliografía aparece citada a pie de página, en otros al final del texto. Existen otras deficiencias en la edición, como la ausencia de texto en alguna nota (p. 523) o un texto, o mejor palabra, incomprensible para el lector (p. 105). En algún caso aparece hasta la fecha final de redacción del manuscrito (p. 125). El lector también habría agradecido un mayor cuidado a la hora de presentar los gráficos, en particular los que aparecen en el muy interesante trabajo de Kent Olsson sobre el comercio entre España y Suecia en el siglo XX, cuya lectura es a veces problemática. Sin duda, todos estos aspectos son secundarios respecto a lo verdaderamente importante, el contenido de los trabajos, pero no dejan de producir al lector una impresión inicial desfavorable.

En cuanto a los contenidos, a pesar de que en teoría el libro se centra en las relaciones comerciales entre España y Suecia, sorprende la inclusión de algunos trabajos como los de Juan R. Cirici o Ingmar Söhrman dedicados al arte y la cultura, o el —por lo demás muy interesante— de Concepción Castrillo sobre

fortificaciones en la Galicia costera, puesto que la relación con los escandinavos o vikingos todo lo más se intuye, aunque nunca se hace explícita (en realidad el tema de análisis es la financiación y el abastecimiento de las fortificaciones y las medidas arbitradas para ello por los Reyes Católicos). Otros capítulos abordan las relaciones hispano-suecas desde otros ámbitos, como el de Manuel Flores sobre los posibles nexos comunes en el derecho marítimo medieval de ambos países, la descripción de un portulano español del norte de Europa del siglo XVI, realizada por Luisa Martín-Merás, los de Josefa Gómez de Enterría y Cinta Canterla, que estudian la transferencia de conocimientos científicos y tecnológicos desde Suecia a España en el siglo XVIII, los de Enrique Martínez Ruiz-Magdalena de Pazzis y Juan Carlos Lavandeira, centrados en las relaciones diplomáticas entre ambos países a mediados del siglo XVIII, o el breve capítulo de René Quatrefages sobre los escandinavos en Cádiz, basado fundamentalmente en trabajos y documentación ya publicados con anterioridad por D. Ozanam.

Los once capítulos restantes se centran propiamente en el análisis del comercio y la navegación entre España y Suecia o, mejor, entre la Península Ibérica y los países escandinavos, por cuanto que las fuentes, por diversos motivos, no siempre

permiten un análisis individualizado de estos dos países. Hay dos trabajos que intentan ofrecer una especie de estado de la cuestión, el de Miguel A. Ladero sobre la Edad Media, de carácter muy general, y otro, mucho más centrado en las relaciones económicas y muy interesante por la bibliografía sueca empleada, de Magnus Mörner sobre los siglos modernos. El resto de trabajos, que agruparé según su temática, se basan en fuentes de primera mano, abordan temas originales y, a pesar de su extensión y calidad desigual, tienen un indudable interés y merecen una atenta lectura. Dos capítulos, los de Manuel Bustos y Guadalupe Carrasco, analizan las actividades de algunas casas comerciales suecas en el Cádiz del siglo XVIII. Otros dos estudian el comercio de dos mercancías: Juan Torrejón el de importación de madera del Báltico en el siglo XVIII, describiendo los tipos de maderas empleadas en la construcción naval, los sistemas de aprovisionamiento de la Armada española y el papel de una casa de comercio sueca; y Javier Maldonado y Alberto Ramos el de exportación de vinos españoles a Suecia a finales del siglo XIX, haciendo especial hincapié en los sistemas de comercialización. Los cinco restantes analizan de forma general el comercio y la navegación: Bertil Andersson el efectuado entre España y Gotemburgo entre 1750

y 1820, demostrando que, además de sal, este comercio movió otras mercancías, como los vinos y frutas en la exportación y el hierro y la madera en la importación; Yrjö Kaukiainen el realizado entre España y Finlandia antes de 1850, haciendo un especial énfasis en las redes comerciales existentes y en los intercambios de información; Javier Maestro el llevado a cabo entre España y Suecia-Noruega en el siglo XIX, y Marcos Cantera y Kent Olsson el comercio hispano-sueco entre 1870 y 1940 y desde 1920 hasta 1994, respectivamente.

Estos tres últimos trabajos, aparentemente los más ambiciosos, al menos por su título, intentan reconstruir el comercio hispano-sueco empleando estadísticas oficiales, españolas, el primero, y suecas, los segundos, con desiguales resultados. El trabajo de Maestro es manifiestamente mejorable, por varios motivos. Primero, tiene una extensión desmesurada y además no justificable, debido en parte a las referencias excesivas —para el público al que va destinado— a la coyuntura económica de España, Suecia y del mundo en general, con citas a veces sorprendentes. La abundancia de citas generales, sin embargo, contrasta con el desconocimiento de trabajos más especializados sobre el comercio exterior que le habrían permitido saber, por ejemplo, que la sal es un producto estancado y

que, por lo tanto, no aparece en las Balanzas de Comercio de 1792 ó 1824, o sobre mercancías o sectores concretos que le habrían permitido matizar o documentar mejor algunas de sus afirmaciones. Por otra parte, hay extremos no suficientemente aclarados por el autor: si las estadísticas de comercio exterior no permiten separar Suecia de Noruega hasta 1883, no se entiende cómo puede ofrecer en el gráfico B la importación sólo de Suecia entre 1792 y 1908, sin precisar fuentes (algo, por lo demás, extensible a todos los gráficos) o métodos de elaboración. El lector también observa en este gráfico, con cierta perplejidad, que se encadenan, sin más precisiones ni separación temporal en el eje horizontal, los valores de 1792 con los de los años cuarenta, un procedimiento injustificable para un estudiante y mucho menos para un Doctor. Otros aspectos que podrían haber sido mejorados son los gráficos A1, A2, C1 y C2, donde la escala exponencial no facilita la comparación de los valores del comercio hispano-sueco con los totales (que, por otro lado, sólo se ofrecen hasta 1887), o el Apéndice documental, que se presenta desordenado (aunque esto puede deberse a una edición deficiente). El trabajo de Marcos Cantera sobre el comercio hispano-sueco se basa en el empleo de fuentes estadísticas suecas, pero carece de sistematicidad y

se limita a ofrecer algunos datos para años o etapas concretas dentro de su período de estudio. Sin duda, el trabajo de Kent Olsson es el más importante y de mayor calidad de los tres, puesto que analiza con metodología apropiada y de manera sistemática, empleando las estadísticas suecas de comercio exterior, el comercio entre España y Suecia entre 1920 y 1994. Los resultados

son muy interesantes y serán de imprescindible lectura para aquellos interesados en esta materia, aunque una puesta al día de la bibliografía sobre la historia económica española, al menos de la accesible en inglés, realzaría el valor de su contribución.

Jesús M.^a VALDALISO
Universidad del País Vasco

Francisco COMÍN COMÍN, Pablo MARTÍN ACEÑA, Miguel MUÑOZ RUBIO y Javier VIDAL OLIVARES: *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, 2 vols., Madrid, Anaya, 1998.

La obra se halla dividida en dos volúmenes. El primero trata de *la era de las compañías privadas* (1844-1941), y el segundo analiza *la nacionalización de las redes: Renfe y los ferrocarriles autonómicos*, es decir, los años transcurridos entre 1941 y nuestros días. En estos libros se nos ofrece un estudio muy completo de la trayectoria histórica de los ferrocarriles españoles. Para ello, los autores han utilizado, de manera sistemática, las ya numerosas aportaciones historiográficas existentes centradas, básicamente, en el período comprendido entre los orígenes del ferrocarril en España y el inicio de la Primera Guerra Mundial. Esto quiere decir que una proporción considerable de la obra que reseñamos es producto de un trabajo de

investigación desarrollado exprofeso. Nos referimos, por una parte, al período de 1914 a 1936, durante el cual tuvo lugar la tercera gran crisis de las compañías ferroviarias y en el que se intentó paliar la agudización del proceso de descapitalización de la red. Esto significó el inicio de la inversión pública en el sector (regulada por el Estatuto Ferroviario de 1924) y determinó que las empresas ferroviarias quedaran sujetas a intervención por parte del Estado. Y, por otra, al segundo volumen de la obra, en el que se analizan la nacionalización de la red ferroviaria básica, las vicisitudes de la política ferroviaria a partir de 1941 y el proceso de explotación de los ferrocarriles a través de Renfe. Por tanto, esta obra contribuye a llenar un hue-

co en la historiografía de los ferrocarriles españoles, es decir, la época en la que a partir de su nacionalización fueron convertidos en empresa pública.

El primer volumen se halla dividido en seis apartados. El primero de ellos está dedicado a precisar la situación del transporte terrestre en España en el transcurso de la primera mitad del siglo XIX —en los años previos a los inicios de la construcción de la red ferroviaria. El país contaba con una red de carreteras relativamente poco densa, y los canales navegables tenían un carácter casi testimonial. Esto conduce a los autores a sustentar, acertadamente, la hipótesis de que la carestía e insuficiencias de los medios tradicionales del transporte terrestre constituían un serio obstáculo para el desarrollo económico del país, pese a que el sistema registró innegables progresos, como el establecimiento de líneas regulares de diligencias. En el segundo describen los orígenes de la política ferroviaria española y ponen de manifiesto las inconsecuencias (e ilegalidades) de la política de los gobiernos moderados durante la década de 1844-1855. El tercer apartado (de mayor extensión) precisa la política ferroviaria de los progresistas a partir de la promulgación de la Ley de 1855. En el período que media entre 1855 y 1864 se construyó gran parte de la red, y los autores opinan

—también con acierto— que quizás se hizo de manera precipitada. En cualquier caso, de ello se derivaron consecuencias trascendentes. Porque tales urgencias no parecen ajenas al hecho de que los gobiernos españoles cedieran ante las presiones de los grupos financieros extranjeros por conseguir (y mantener) una total exención arancelaria a la importación del material. Entienden que esto coartó en sumo grado el desarrollo de la industria siderometalúrgica. El ritmo frenético que caracterizó la construcción ferroviaria en estos años contribuyó, sin duda, como se apunta en la obra, a incrementar los costes del capital y a que los empréstitos negociados por las compañías alcanzaran proporciones difícilmente sostenibles.

Estas consideraciones sirven para explicar la profunda crisis que experimentó el sector ferroviario durante los años sesenta y constituyen el preámbulo para efectuar una valoración —a través de una buena síntesis— de los efectos hacia adelante y hacia atrás generados por los ferrocarriles. Sostienen que los efectos hacia adelante fueron muy importantes, como ponen de manifiesto los cálculos disponibles sobre el ahorro social. Porque la reducción de los precios del transporte terrestre propiciaron: el desarrollo del tráfico a largas distancias; la profundización de procesos de especialización regional; y, en definitiva, el

avance del proceso de integración del mercado interior y el desarrollo de la exportación de productos agrarios y de minerales. En cambio, evidencian que los efectos hacia atrás se vieron sumamente limitados por el largo mantenimiento de una total exención arancelaria a la importación de todo tipo de material ferroviario. Por ello se inclinan por aceptar la tesis de que se puede hablar de «oportunidad perdida» para desarrollar la industria nacional mediante la demanda generada por las construcciones ferroviarias.

En el cuarto apartado, abordan la descripción del proceso de concentración que experimentó el sector ferroviario a lo largo de las tres últimas décadas del siglo XIX. En su opinión, a través de estas operaciones, las grandes compañías trataban de conseguir economías de escala con objeto de disminuir los costes medios para poder así reducir tarifas. En el supuesto de que la demanda de transporte hubiera tenido un nivel aceptable de elasticidad precio hubiera traído consigo un incremento del tráfico y de los ingresos. Por otra parte, apuntan que Norte de España, M. Z. A. y Andaluces adquirieron las líneas de las pequeñas compañías en buenas condiciones de precio. Posiblemente, esta parte adolece de una ausencia de valoración acerca de los costes que significaron las fusiones para las «víctimas» de las mismas —los

accionistas y obligacionistas de las compañías absorbidas. Tampoco existe suficiente evidencia empírica de que antes de la crisis agraria finisecular, los gestores de las empresas hegemónicas —particularmente la compañía del Norte de España— mantuvieran la convicción de que existía una demanda de transporte elástica respecto al precio y de que, consecuentemente, tuvieran intención de reducir las tarifas.

En cualquier caso, las empresas del sector experimentaron una segunda gran crisis en los últimos años del siglo XIX debido a la conjunción: 1) del estancamiento (e incluso caída en algunas líneas) del tráfico debido a la crisis agraria; 2) de los crecientes costes adicionales que se derivaron del hundimiento del tipo de cambio de la peseta, a causa de que las compañías se habían comprometido a pagar en francos el servicio de los empréstitos colocados en Francia y los dividendos repartidos a los accionistas galos. Esto conllevó unos años de sequía de dividendos y que hasta mediados de la primera década del siglo XX las compañías no consiguieran —por efecto de la expansión del tráfico— reequilibrar su cuenta de resultados y reanudar el reparto de beneficios. Pero sin solución de continuidad, los trastornos ocasionados por la Primera Guerra Mundial comportaron la tercera gran crisis (y esta vez definitiva) de las empresas

ferroviarias. En estos años se registró un fuerte incremento del tráfico, pero todavía fue mayor el aumento de los costes en los capítulos de la energía (el carbón) y de los salarios en términos absolutos y de mayor cuantía aún expresados en salario-hora. Señalan que ello coincidió con crecientes presiones sociales tendentes a que las compañías ferroviarias efectuaran nuevas reducciones de tarifas.

La síntesis sobre la historia de los ferrocarriles españoles hasta la Primera Guerra Mundial tiene como colofón un capítulo dedicado a los ferrocarriles secundarios. En él se precisa el origen y el desarrollo de los ferrocarriles «económicos» de vía estrecha (en su mayor parte surgidos al amparo de la Ley ferroviaria de 1877) que en algunas regiones alcanzaron un notable desarrollo, así como las vicisitudes de su explotación. Los autores también recogen, de forma sucinta, la aparición y expansión de las redes de tranvías urbanos y suburbanos (de Madrid, Barcelona, Valencia...) y de los ferrocarriles metropolitanos de Madrid y Barcelona.

En el último capítulo del primer volumen se inicia la parte elaborada a través de la consulta de fondos documentales y, por tanto, producto de su labor investigadora. Empieza con una glosa de la actitud adoptada por los últimos gobiernos de la Restauración ante el «problema» ferro-

viario. Éste se trató, en principio, de manera provisional. Se concedieron anticipos (en teoría reintegrables) a las compañías para hacer frente al aumento de los gastos salariales y energéticos y evitar su suspensión de pagos y con objeto de renovar (y ampliar) el material y evitar un colapso del servicio. A continuación, nos muestran cómo la política ferroviaria desarrollada por el régimen de la Dictadura de Primo de Rivera (plasmada en el Estatuto Ferroviario de 1924) intentó solventar la cuestión de manera más decidida y permanente. El Estado asumió (a través de la Caja Ferroviaria) cuantiosas inversiones —en tanto que las empresas quedaron sujetas a intervención por parte del gobierno— tendentes, sobre todo, a renovar el material de tracción y rodante, al propio tiempo que emprendió la construcción de algunas líneas. Evidencian que esta política benefició, en sumo grado, a la gran industria de material ferroviario. Por contra, los gobiernos de la II República, obsesionados por la ortodoxia presupuestaria, paralizaron la inversión pública en el sector ferroviario —salvo en la vertiente de electrificación de las líneas. Rechazaron la política de subvenciones y se inclinaron por acceder a autorizar aumentos de tarifas. Esto significó un cambio radical respecto a la política practicada durante el período precedente, puesto que a partir del

aumento de tarifas autorizado en 1918, las solicitudes formuladas por las compañías habían sido sistemáticamente desoídas. Pero en un contexto de creciente competencia de los vehículos de motor de explosión, ello difícilmente podía servir para mejorar los resultados de las empresas ferroviarias. En suma, en este apartado se nos ofrece una primera (y novedosa) valoración de conjunto de la política ferroviaria del período.

El segundo volumen de la obra es producto, en gran parte, de una labor investigadora de primera mano. Es una aportación relevante, sin duda, sobre la historia del ferrocarril convertido en empresa pública, así como sobre la política ferroviaria española durante el franquismo y la democracia. Después de valorar las destrucciones ocasionadas en la red y en el material por la Guerra Civil, esta parte analiza el proceso de «rescate» de las concesiones de las líneas de la red básica a que dio lugar la nacionalización de los ferrocarriles. Ello pone de manifiesto que la indemnización pagada a los antiguos accionistas y obligacionistas —abonada en Deuda del 3,5 por 100— no fue tan generosa como aparenta, habida cuenta de la elevada inflación de las décadas posteriores. La nacionalización implicó la creación de Renfe, una empresa pública con personalidad jurídica que tuvo por objeto la explotación de la red ferroviaria.

Los autores evidencian que, durante el primer franquismo, el ferrocarril experimentó un intenso proceso de descapitalización, puesto que durante la década de 1940 las inversiones públicas se orientaron, básicamente, a la reconstrucción de los desperfectos ocasionados por la guerra y a restablecer el servicio. Un tímido intento de modernización tuvo lugar a lo largo de los años cincuenta a través del Plan de Reconstrucción de 1949, consistente en el inicio de la renovación de los carriles (muy deteriorados) y en la reconversión de las locomotoras (fuelización) para sustituir la dependencia del carbón, que resultaba muy caro. Por lo demás, las otras vertientes del proceso de modernización tuvieron un carácter casi anecdótico: se electrificaron algunos tramos, circularon los primeros trenes Talgo (a partir de 1950), llegaron las primeras locomotoras diesel de procedencia norteamericana...

Entre tanto, el desarrollo del proceso de motorización —que se había de intensificar enormemente en el transcurso de la década siguiente— estaba captando la totalidad de la creciente demanda de transporte. Consecuentemente, el crecimiento del tráfico ferroviario era escaso. Todo ello, unido al enorme retraso del ajuste al alza de las tarifas respecto al aumento del coste de la vida y a la tendencia alcista del coste de explotación de la red

(debido, básicamente, al incremento de los salarios), determinó que las cuentas de explotación de Renfe saldran con déficits de enorme y creciente magnitud.

En definitiva, en la política del régimen —totalmente decantada en promover la motorización y el desarrollo de la industria automovilística—, el ferrocarril había quedado sumido en el más absoluto olvido. La modernización de la red —y en ello tuvieron mucho que ver, según podemos inferir, las presiones del Banco Mundial— no se abordó, por tanto, de manera decidida hasta la puesta en marcha (en 1964) del Plan Decenal de Modernización, que a partir de 1972 fue seguido por el denominado Plan Renfe. Queda claro que las grandes inversiones efectuadas posibilitaron una renovación casi total de la vía con carriles de mayor peso, la electrificación de una parte sustancial de la red y la renovación completa de las locomotoras (sustitución del vapor por el diesel y la electricidad) y del material rodante. Los logros del proceso de modernización tecnológica fueron apreciables, pero, pese a ello, el ferrocarril siguió perdiendo cuota de mercado respecto a la carretera. Los ingresos de Renfe no aumentaron en la proporción que lo hicieron los costes, a pesar de la intensa reducción de la plantilla y de los aumentos de productividad. En la segunda mitad de los años setenta reapare-

cieron los déficits de explotación, sujetos de nuevo a una espiral alcista incontenible. Por contra, la relativamente elevada inversión pública en el sector ferroviario de estos años posibilitó la subsistencia de una serie de grandes talleres dedicados a la producción de material como CAF, Patentes Talgo, MTM, MACOSA, Euskalduna, Babcock & Wilcox, etc. Estas empresas pasaron a producir locomotoras y automotores diesel y eléctricos, pero con una dependencia casi total de la utilización de patentes extranjeras.

En la obra se pone especial énfasis en exponer las claves de lo que podríamos denominar la gran crisis del ferrocarril como medio de transporte terrestre hegemónico concebido como un servicio público gestionado por el Estado. Ello aconteció durante la época de la transición y obligó (a los gobiernos de UCD) a replantearse totalmente la política ferroviaria. El máximo exponente de esta reconsideración lo constituye el Libro Blanco del Transporte, en el que se aborda el «problema» ferroviario en el contexto de una política global de ordenación del sector. En suma, se impuso la conclusión de que el ferrocarril no proporcionaba los servicios de transporte con los niveles de calidad que demandaba la población y se planteó la necesidad de reorientar la política de transportes en el sentido de que el ferrocarril se especializara en cubrir

aquellas demandas en las que *a priori* presentaba ventajas comparativas. Esencialmente el transporte de viajeros de cercanías y entre grandes núcleos urbanos, y el de mercancías muy voluminosas.

La urgencia de transformar el servicio determinó que la acción del Estado se materializara, a partir de 1979, a través de contratos-programa. Este instrumento posibilitó la concreción de los compromisos de inversión asumidos por el sector público para modernizar la infraestructura y el material ferroviarios, y responsabilizó a Renfe —a la que se otorgó mayor autonomía— a tratar de mejorar su gestión empresarial a fin de aumentar ingresos, reducir costes e incrementar la productividad. Los gobiernos del PSOE continuaron esta pauta, y formalizaron con Renfe tres contratos-programa en 1984, 1988 y 1992. Por otra parte, la aprobación de la Ley de Ordenamiento del Transporte Terrestre (en 1987) y la elaboración del Plan de Transporte Ferroviario (en este mismo año) llevaron consigo la decisión de invertir grandes recursos con objeto de mejorar la calidad del servicio ferroviario, lo cual se concretó, básicamente, en conseguir velocidades comerciales de 200 km/h. Esto comportó la decisión (en 1988) de construir la línea de AVE entre Madrid y Sevilla y de una red española de alta velocidad conectada a la europea. Por lo

demás, según podemos constatar a través de la información suministrada, la política ferroviaria de los años 1990 insistió en la necesidad de reorganizar Renfe en «unidades de negocio», con objeto de competir en el mercado de transportes; de seguir mejorando la productividad del ferrocarril; y de especializar la oferta de los servicios de transporte en aquellas modalidades en las que el ferrocarril tenía ventajas comparativas. Esto se concretaba en los servicios de cercanías de las grandes urbes; en la alta velocidad en los desplazamientos entre grandes ciudades; y por lo que se refiere al tráfico de mercancías, en potenciar el sistema TECO (Trenes Expresos de Contenedores) y la intermodalidad. De otro lado, se precisa que en el transcurso de estos años se produjo la crisis (y desaparición) de la mayoría de las grandes empresas españolas productoras de material ferroviario. Sólo consiguieron adaptarse a un contexto de mayor competitividad y superar la exigencia de asimilar las nuevas tecnologías CAF y Patentes Talgo. Pero, paralelamente, el compromiso de los gobiernos españoles de efectuar grandes inversiones tendentes a modernizar la red ferroviaria propició que grandes empresas multinacionales del sector se establecieran en España (como GEC Alsthom, ADTRANZ...), o que alguna de las que ya operaban en el país (es el caso de Siemens)

orientara sus factorías hacia la producción de material ferroviario.

En la obra que reseñamos queda claro que el objetivo básico de tales reformas ha sido conseguir saldar la explotación de Renfe con superávit. Pero esto no sólo pasaba por aumentar la eficiencia y la competitividad de la empresa. Exigió, además, la transformación de los esquemas contables. Porque el rediseño del papel Estado respecto a los ferrocarriles consistió en que el presupuesto público había de asumir: las inversiones en la mejora de la infraestructura; la financiación de la deuda histórica de Renfe; y la subvención a aquellos servicios ferroviarios considerados de carácter público, ya fuese por la aplicación de tarifas reducidas en los servicios de cercanías o por el mantenimiento en explotación de líneas deficitarias. Esta nueva conceptualización ha dado lugar, en estos últimos años, a la doctrina que sustenta la necesidad de diferenciar la infraestructura ferroviaria —de titularidad estatal y mantenida y mejorada con recursos públicos— y la explotación de la red encomendada hasta el momento a Renfe. Pero existe la expectativa de que la misma pueda ser cedida a una o varias empresas privadas en régimen de arrendamiento.

Por último, los autores precisan la evolución de los ferrocarriles de vía estrecha, que, en gran parte,

siguieron explotados por compañías concesionarias después de la nacionalización (en 1941) de la red básica. La creciente descapitalización de estas líneas comportó que por renuncia de las empresas concesionarias, fueran pasando sucesivamente a la compañía estatal Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha. Una transferencia que conllevó, en muchos casos, el cierre de líneas y el consiguiente levantamiento de las vías. En otros, se decidió efectuar las inversiones necesarias para mejorar las vías y el material y mantenerlas en servicio. En los años de la transición, el patrimonio de FEVE fue, en parte, transferido a los gobiernos autonómicos, lo cual ha dado lugar a las redes explotadas en la actualidad por Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, Ferrocarriles Vascos, Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana, Servicios Ferroviarios de Mallorca... El cierre de muchas líneas de vía estrecha estuvo relacionado con el proceso de despoblación rural, mientras que la expansión de las redes de los ferrocarriles metropolitanos lo ha estado con el creciente proceso de urbanización de la población española. Las últimas páginas del segundo volumen del libro están dedicadas a analizar el desarrollo de las redes de los «metros» de Madrid, Barcelona y Bilbao.

En definitiva, se trata de una obra de gran ambición. Un mérito

sobresaliente de los libros reseñados consiste en que sus autores efectúan una aportación, en buena parte novedosa, de la crisis del ferrocarril en la inmediata posguerra europea y de la política ferroviaria de los gobiernos de la Dictadura de Primo de Rivera y de la II República. Y, sobre todo, destaca su estudio sobre la política ferroviaria durante el franquismo y la democracia, así como el de la trayectoria histórica de Renfe. En estos años, el ferrocarril ha dejado de ser el medio de transporte terrestre básico y ha quedado reducido a cubrir una proporción muy exigua (casi marginal) de la demanda. Lo cual resulta para-

dójico cuando el transporte por «la carretera cuesta a la colectividad aproximadamente el doble que el ferrocarril por unidad de tráfico». Esto plantea cuestiones —la de cómo se forjan las preferencias del consumidor y el concepto de actividades deficitarias para el Estado— que subyacen en los contenidos de la obra, sin que sus autores hayan entrado a fondo en el análisis de tales problemáticas. Sin embargo, todo parece indicar que se hallan en el meollo de la crisis de los ferrocarriles de la segunda mitad del siglo XX.

Pere PASCUAL DOMÈNECH
Universitat de Barcelona

VII Congreso de la Asociación de Historia Económica

Zaragoza, 19-20-21 de septiembre de 2001

Conferencia inaugural:

La historia de la peseta
Luis Ángel Rojo

Sesiones plenarias:

Economía del primer franquismo
Carlos Barciela

Pautas de consumo, 1500-1850
Bartolomé Yun y Jaume Torras

Sesiones simultáneas:

Instituciones financieras no bancarias
Andrés Hoyo y Gabriel Tortella

Educación, capital humano y desarrollo económico
Clara Eugenia Nuñez y David Sven Reher

*Las cuentas de las regiones. La reconstrucción de series históricas
de la contabilidad regional de España (siglos XIX y XX)*
Santiago Zapata y Jordi Maluquer

*Baldíos, comunales, propios y arbitrios: propiedad,
gestión y explotación (siglos XIV-XIX)*
Sebastián Amarilla y Ángel García Sanz

La pesca en la economía española (siglos XVIII-XX)
José Giráldez y Joám Carmona

La competitividad internacional de la empresa española
Carles Sudrià y Jesús M.^a Valdaliso

Los sistemas hidráulicos en la historia
Joaquín Melgarejo y Antonio Macías

Las migraciones a América
Blanca Sánchez Alonso y Vicente Pérez Moreda

*Cambio tecnológico y transformación económica:
indicadores y perspectivas*
Santiago López y Patricio Sáiz

*Mujeres y hombres en los mercados de trabajo.
La evolución histórica de los mecanismos de acceso
y movilidad interna*
Carmen Sarasúa y Lina Gálvez

Sesión "Ernest Lluch" de Historia del Pensamiento Económico

Hacienda y Dinero en los economistas españoles
Salvador Almenar y Vincent Llombart

*Taller sobre las últimas investigaciones en historia del pensamiento
económico en España*
John Reeder

Sector exterior y desarrollo económico (siglos XVIII-XX)
Josep M.^a Delgado y José M.^a Serrano Sanz

*La formación y gestión de los grandes patrimonios
en España (siglos XV-XX)*
Hilario Casado y Ricardo Robledo

*La automoción en la industrialización española:
aspectos de demanda y oferta*
José Luis Hernández Marco y José Luis García Ruiz

Sector agrario e industrialización
Luis Germán Zubero y Antonio Parejo Barranco

Información:

Cuotas de inscripción:

Socios de la AHE: inscripción gratuita (A los socios que se inscriban antes del 21 de mayo de 2001 se les regalará el CD con los textos presentados a las diferentes sesiones del congreso. A los que se inscriban después de esta fecha se les cobrará 3.000 pesetas por dicho CD).

Estudiantes: inscripción gratuita. Otros participantes: 15.000 ptas.

(A los participantes que se inscriban antes del 21 de mayo de 2001 se les regalará el CD con los textos presentados a las diferentes sesiones del congreso. A los que se inscriban después de esta fecha se les cobrará 3.000 pesetas por dicho CD).

La inscripción da derecho a participar en todas las actividades programadas (visitas, excursiones, etc.)

Las cuotas se ingresarán mediante transferencia bancaria al siguiente número de cuenta: Ibercaja. Oficina Central Paraíso. Núm. de cuenta: 2085 0103 90 03 301070
19. Concepto: VII Congreso de la AHE

Inscripciones, reservas de alojamiento e información sobre el congreso: DI&CO
Dinámica y Comunicación. Paseo Sagasta, 19. Entlo. dcha. 50008 Zaragoza.
Tel.: 976 233339. Fax: 976 212959. e-mail: ana@dico.es

Para más información: A través de la página web de la Universidad de Zaragoza:
www.unizar.es/eueez/cahe/cahe.html o a través de la dirección de la Asociación
de Historia Económica: www.adi.uam.es/ahe

Abril 2000

HISTORIA AGRARIA

20

Debates del Seba

ISABEL ALFONSO

La organización del trabajo en el mundo rural y sus evoluciones históricas. Época medieval

RAMON GARRABOU

La organización del trabajo en el mundo rural y sus evoluciones históricas. Época contemporánea

Estudios

JUAN ANTONIO PADRÓS

Endeudamiento y límites de la solidaridad campesina en la Cataluña del siglo XVI

ROSA CONGOST

Sagrada propiedad imperfecta. Otra visión de la revolución liberal española

RAFAEL VALLEJO POUSSADA

Los amillaramientos como fuente estadística: una visión crítica desde la contribución territorial

ÁNGEL PASCUAL MARTÍNEZ SOTO

Cooperativismo y crédito agrario en la Región de Murcia, 1890-1936

JOSÉ MARÍA BORRÁS LLOP

Absentismo escolar y trabajo infantil en el Madrid rural del primer tercio del siglo XX

Notas de investigación

ALBERTE MARTÍNEZ LÓPEZ

La ganadería gallega durante el primer franquismo: crónica de un tiempo perdido, 1936-1960

Nota bibliográfica

JULIO ESCALONA

Paisaje, asentamiento y Edad Media: reflexiones sobre dos estudios recientes



SEHA
SEMINARIO
DE HISTORIA
AGRARIA

Suscripciones:

SEMINARIO DE HISTORIA
AGRARIA (SEHA)
Departamento de Economía e
Historia Económica
Facultad de CC.EE., Edificio B
Universidad Autónoma de Barcelona
08193 Bellaterra-Barcelona
Tels. 935811200 / 935812303 - Fax: 935812012
e-mail: mp.chivite@cc.uab.es

Intercambio:

Servicio de
Intercambio Científico
UNIVERSIDAD DE MURCIA
C/ Santo Cristo, 1
30001 MURCIA (ESPAÑA)

Agosto 2000

HISTORIA AGRARIA

21

Estudios

RICARD SOTO COMPANYY

¿Una oferta sin demanda? La esclavitud rural en Mallorca antes
de la peste negra (ss. XIII-XIV)

HIPÓLITO RAFAEL OLIVA HERRER

Propiedad, explotación agraria y organización del trabajo en Tierra de Campos
a fines de la Edad Media

FRANCISCO ZARANDIETA ARENAS

Riqueza y consumo en la Baja Extremadura en el siglo XVII. Análisis a través
de las cartas de dote

ANTONIO FLORENCIO PUNTAS / ANTONIO LUIS LÓPEZ MARTÍNEZ
El trabajo asalariado en la agricultura de la Baja Andalucía. Siglos XVIII y XIX

JOSÉ MIGUEL LANA BERASAIN

Técnicas y procesos de trabajo en la agricultura del sur de Navarra
entre los siglos XIX y XX

JAVIER SILVESTRE RODRÍGUEZ

Aproximaciones teóricas a los movimientos migratorios contemporáneos:
Un estado de la cuestión



SEMA
SEMINARIO
DE HISTORIA
AGRARIA

Suscripciones:
SEMINARIO DE HISTORIA
AGRARIA (SEMA)
Departamento de Economía e
Historia Económica
Facultad de CC.EE., Edificio B
Universidad Autónoma de Barcelona
08193 Bellaterra-Barcelona
Tels. 935811200 / 935812303 - Fax: 935812012
e-mail: mp.chivite@cc.uab.es

Intercambio:
Servicio de
Intercambio Científico
UNIVERSIDAD DE MURCIA
C/ Santo Cristo, 1
30001 MURCIA (ESPAÑA)

Diciembre 2000

HISTORIA AGRARIA

22

Estado de la cuestión

La historia agraria contemporánea en la España de los 90 (I)

INTRODUCCIÓN

MANUEL GONZÁLEZ DE MOLINA

De la "cuestión agraria" a la "cuestión ambiental" en la historia agraria de los noventa.

MARÍA TERESA PÉREZ PICAZO

Nuevas perspectivas en el estudio del agua agrícola. La subordinación de la tecnología a los modos de gestión.

PILAR ERDOZÁIN AZPILICUETA

Perspectivas demográficas de la sociedad rural en la década de los noventa.

CARMEN SARASÚA

El análisis histórico del trabajo agrario: cuestiones recientes.

JESÚS MILLÁN Y GARCÍA-VARELA

Los poderes locales en la sociedad agraria: una propuesta de balance.

JOSÉ COLINO SUEIRAS Y PEDRO NOGUERA MÉNDEZ

Patrones estructurales y convergencia interregional en la agricultura europea.

Estudios

JOSÉ RAMÓN MORENO

Entre el padre y el patrón. La organización del trabajo trashumante en la montaña riojana durante el siglo XVIII

JORDI MARTÍ Y FRANCESC NADAL

El proyecto de Raïmat: la formación de un viñedo (1914-1970)

M. CARMEN FERNÁNDEZ DÍEZ

Evolución histórica de la investigación agraria en España.

JUAN DIEGO PÉREZ CEBADA

Naturaleza y sociedad en perspectiva histórica: la historia medioambiental americana



SEHA
SEMINARIO
DE HISTORIA
AGRARIA

Suscripciones:

SEMINARIO DE HISTORIA
AGRARIA (SEHA)
Departamento de Economía e
Historia Económica
Facultad de CC.EE., Edificio B
Universidad Autónoma de Barcelona
08193 Bellaterra-Barcelona
Tels. 935811200 / 935812303 - Fax: 935812012
e-mail: mp.chivite@cc.uab.es

Intercambio:

Servicio de
Intercambio Científico
UNIVERSIDAD DE MURCIA
C/ Santo Cristo, 1
30001 MURCIA (ESPAÑA)

história econômica & história de empresas

III. 2 (2000)

Wilson Suzigan

- 7** Industrialização brasileira em perspectiva histórica

André Villela

- 27** Tarifas de importação e câmbio na gênese da indústria brasileira, 1901-1928

Angelo Alves Carrara

- 47** A capitania de Minas Gerais (1674-835): modelo de interpretação de uma sociedade agrária

Barsanufu Gomides Borges

- 65** A economia agrária goiana no contexto nacional (1930-1960)

Victor Meyer

- 85** Bases históricas da instabilidade da economia soviética: um retorno aos anos trinta

César Carreras e Pedro Paulo A. Funari

- 105** Estado y mercado en el abastecimiento de bienes de consumo en el Imperio Romano: un estudio de caso de la distribución de aceite español en Britannia

BIBLIOGRAFIA E DOCUMENTAÇÃO

Mario Rapoport e Colaboradores

- 123** La Argentina, Brasil y la integración regional
-



IX Simposio de Historia Económica



Condiciones medioambientales, desarrollo humano y crecimiento económico.

con sesiones sobre:

Crecimiento y Sostenibilidad.

Recursos y residuos en los procesos históricos de la actividad económica.

Derechos de propiedad y conflictos ecosociales en perspectiva histórica.

Población y calidad de vida en perspectiva histórica.

Universitat Autònoma de Barcelona

Bellaterra, 5, 6 y 7 de Junio del año 2002

Para más información:

SECRETARIA DEL SIMPOSIO: M^a Paz Chivite

Upto. de Economía e Historia Económica

Facultad Ciencias Económicas y Empresariales

Universitat Autònoma de Barcelona

08193 BELLATERRA (Barcelona)

Teléfono: 34 93 581 1200

Telefax: 34 93 581 2012

E-mail: MariPaz.Chivite@uab.es

Página web: <http://www.h-economica.uab.es/simposi/>

COMISIÓN ORGANIZADORA:

Ramon Garrabou, Giuseppe Munda y Josep Pujol

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)