

Inicio esta reseña afirmando que nos encontramos ante una de las obras más antiguas y mejor documentadas que se conocen de los primeros años de explotación de los ferrocarriles en los Estados Unidos de América no es, como podrá comprobar el lector, ninguna vana presunción que se toma el que firma estas líneas. Si a esta afirmación se añade que el autor de *Early American Railroads* en su traducción inglesa o de *Die inneren Communicationen der Vereinigten Staaten von Nordamerika*, título original en alemán con el que fue publicada la obra en 1843, fue un ingeniero de caminos nacido en 1796 en Praga, que se desplazó a conocer de cerca la incipiente red ferroviaria norteamericana por encargo del Zar de Rusia, añade a la obra unas premisas que incitan a la lectura y a la consulta de la misma.

La obra se abre con una introducción que firma Frederick C. Gamst como editor de la edición inglesa. Este prelude constituye un excelente trabajo que enmarca perfectamente el contexto histórico en el que se desarrollaron las obras y la vida profesional de Franz Anton Gerstner y de su progenitor Franz Joseph Gerstner. Este último sentó las bases para el desarrollo docente de la ingeniería civil en la Praga austro-húngara con la fundación en el año 1806 del Instituto Politécnico de Praga, el primero de su clase en Europa Central, y puso en marcha en el año 1811 en Bohemia la primera agencia estatal para la construcción de obras hidráulicas del Imperio Austro-Húngaro.

Todas estas experiencias y el afán emprendedor y modernizador del padre sirvieron como modelo para el joven Franz Anton Gerstner. Miembro de las primeras promociones que salieron del Instituto Politécnico de Praga, en 1818, contando con 22 años, fue nombrado provisionalmente profesor de Prácticas de Geometría en el recién inaugurado Instituto Politécnico de Viena. Cuatro años más tarde, en 1822, recibió el encargo de estudiar la conexión ferroviaria entre Budweiss y Linz. Esta circunstancia le obliga a iniciar en 1822 su primer viaje al Reino Unido en donde visita a los responsables de los proyectos ferroviarios que se estaban proyectando y desarrollando ya en la isla británica. Fruto de este viaje fue la presentación a finales del año 1823 del proyecto constructivo del Ferrocarril Budweiss, Mathausen y Linz. Él mismo dirigió los trabajos de construcción de este ferrocarril, inaugurado el 1 de agosto de 1832 entre Budweiss y Mathausen, uno de los primeros de la Europa continental.

Su fama como ingeniero pionero en la construcción de ferrocarriles y su amplio conocimiento de las experiencias que se venían desarrollando en el Reino Unido y en otras partes de Europa le sirvieron para ser llamado por el Gobierno del Zar Nicolás I de Rusia para que estudiara la implantación de un sistema ferroviario en el Imperio Ruso. Gerstner propuso en primer lugar cons-

Early American Railroads

Autor: Franz Anton Gerstner

Editorial: Stanford University Press, 1997

Páginas: 844

ISBN: 0-8047-2423-7

truir una primera línea ferroviaria entre San Petesburgo y Moscú, para la que obtuvo la concesión en el tramo entre San Petesburgo y Zarskoe Selo (esta última residencia del Zar), línea que se abrió al tráfico el 30 de octubre de 1837. El deseo de prolongar la línea hasta Moscú y de planificar el sistema ferroviario ruso animó al Gobierno del Zar a encargar a Gerstner a que visitase los Estados Unidos de Norteamérica para conocer de primera mano la experiencia ferroviaria de aquella joven nación, considerada por Gerstner como «el verdadero padre terrenal de los ferrocarriles», y poder plasmar en el Imperio Ruso el modelo de construcción y de gestión tanto de la red ferroviaria norteamericana como de la red de canales de navegación. La visita, iniciada en el año 1838, venía a cumplir uno de los objetivos profesionales de Gerstner y el producto de dicho viaje es la documentada obra que Gerstner y su ayudante L. Klein escribieron a medida que acopiaban la información de las propias empresas y visitaban *in situ* cada una de las infraestructuras que se recogen en el volumen. Franz Anton Gerstner no pudo culminar el trabajo ya que falleció en 1840, a la edad de 44 años, mientras desarrollaba el viaje por el interior de los Estados Unidos en compañía de su segunda esposa, la joven Clara, y de su incondicional ayudante L. Klein, quien concluyó la visita y preparó la edición en alemán del trabajo.

La obra recoge información detallada de los 178 ferrocarriles y de los 86 canales de navegación operativos y en construcción diseminados por 23 Estados de la Unión. La extensión de ambas redes de transporte en el año 1840 ascendía a 9.400 millas (15.128 kilómetros) de ferrocarriles y a 5.262 millas (8.468 kilómetros) de canales de navegación. La información que ofrece el volumen viene agrupada por Estados. Dentro de cada capítulo se recogen extensos informes sobre cada uno de los ferrocarriles y de los canales de navegación existentes en cada uno de

los Estados. Cada informe incluye una breve historia de la empresa, los pormenores de la concesión, la descripción física de la ruta terrestre o fluvial, las características de la infraestructura en cuestión, de sus edificios, de su material motor y remolcado (detallando la procedencia del mismo), estadísticas de tráfico, informes económicos de la gestión desde los primeros años de explotación de cada compañía y el detalle, en la mayoría de los casos, de los recursos humanos de las empresas y de los salarios percibidos por cada categoría laboral.

Esta valiosísima documentación se complementa con la inclusión de un mapa general inserto al comienzo de la obra y de 39 láminas litografiadas, elaboradas por Gerstner y su ayudante Klein, en las que recogen toda suerte de detalles técnicos de los diferentes modelos de infraestructura de vía, desvíos, puentes, pontones y obras de fábrica en general, perfiles longitudinales de las principales infraestructuras visitadas por ambos y esquemas de las máquinas de vía más representativas utilizadas para el tendido y la conservación de los trazados ferroviarios. La obra concluye con un apéndice que recoge las principales características técnicas, el coste de la inversión total y por milla explotada de cada una de las infraestructuras de transporte estudiadas.

Nos encontramos por tanto ante una importantísima fuente para el estudio de los primeros años de explotación ferroviaria en los Estados Unidos, que permite además realizar todo tipo de comparaciones, ya sean técnicas, administrativas, económicas o de explotación con el resto de los modelos ferroviarios coetáneos al norteamericano.

Francisco Polo Muriel
(FFE)

La historia económica de los transportes ha experimentado variados cambios de enfoque en los últimos años. En las décadas de 1960 y 1970 los estudios basados en la aplicación de modelos de ahorro social en los ferrocarriles pusieron de manifiesto la indispensabilidad de este modo de transporte en los procesos de crecimiento económico moderno. A partir de entonces los sistemas ferroviarios fueron los que recibieron la atención preferente, no sólo en los Estados Unidos sino también en Europa y América Latina. Este enfoque perdió peso en los años 1980 con el auge de los estudios más empíricos, que trataban de integrar a otros modos de transporte en perspectivas más generales que perseguían medir la aportación del sector al crecimiento de cada país. A pesar de los cambios de enfoque y de metodología de análisis experimentados en los últimos 20 años, lamentablemente todavía hoy se pueden encontrar en los medios académicos quienes, sin ningún asomo de vergüenza, sostienen que la metodología basada en el estudio del ahorro social es avanzada e incluso «revolucionaria». El desconocimiento de la amplia literatura existente, mucha de ella incluso disponible en español, revela las carencias estructurales de cierta parte de los profesionales universitarios.

El libro coordinado por L. Andersson y O. Krantz constituye un ejemplo de los cambios de paradigma de la historia del transporte y de las comunicaciones. Su publicación hay que ponerla en relación con otras iniciativas puestas en marcha por un amplio grupo de investigadores que, a través de varios trabajos, han venido defendiendo una óptica neoinstitucionalista, en el que el marco político y el peso de las tradiciones históricas poseen un enorme potencial explicativo en el ámbito de la historia de los transportes y las comunicaciones¹. En el texto introductorio los editores plantean la necesidad de recuperar el conocimiento de los transportes a través del papel del Estado y de su relación con los mercados mediante el estudio de los diferentes marcos regulatorios. En consecuencia se hace necesario incorporar tradiciones teóricas nuevas que, desde el ámbito de las ciencias sociales, analicen la importancia de los aspectos políticos y los intereses empresariales en la regulación de los mercados. Con estos planteamientos generales el libro recoge un conjunto de aportaciones que, aunque en no todas las ocasiones haya un reflejo directo de estos enfoques teóricos, estudian y analizan casos de diferentes medios de transporte y en distintos marcos nacionales.

El libro está organizado en tres partes diferenciadas. En primer lugar se agrupan investigaciones de tipo com-

Institutions in the Transport and Communications Industries

Editores: Lena Andersson Skog y Olle Krantz

Editorial: Science History Publications, Canton, EE.UU

Páginas: 359

State and Private Actors in the making of institutional Patterns, 1850-1990, 1999

ISBN: 0-88135-201-2

¹ Otros libros del grupo serían los de Lars Magnusson y Jan Ottosson, (Eds.), *Evolutionary Economics and Path Dependence*, Cheltenham, Edward Elgar, 1997; y *The State, Regulation and the Economy*, Cheltenham, Edward Elgar, 2001.

parativo y que afectan a diferentes sistemas de transporte, con marcos cronológicos diferenciados. Conocidos investigadores como Colleen Dunlavy y Rainer Fremdling abordan el estudio de los ferrocarriles desde la premisa de la comparación entre países. El primero parte de un análisis basado en los derechos de voto de los accionistas en el seno de las compañías ferroviarias en Prusia y en los Estados Unidos, poniéndolos en relación con el entorno institucional regulatorio, tanto del sistema ferroviario en su conjunto como con el mecanismo de funcionamiento de las sociedades anónimas. Sus conclusiones, más de carácter especulativo que concluyentes, muestran que la interacción entre el ámbito interno de las empresas y el externo –en lo que se refiere a la toma de decisiones de la moderna empresa corporativa– no diferían, esencialmente, entre Prusia y los Estados Unidos. Fueron los cambios exógenos, del entorno institucional los que modificaron las trayectorias posteriores.

Por su parte Fremdling lleva a cabo un interesante trabajo comparativo entre los ferrocarriles prusianos y holandeses desde el punto de vista de las posibilidades que la regulación legal en ambos países otorgaba a la creación de un sistema competitivo de transportes por ferrocarril. En el caso de Prusia, Fremdling argumenta que la legislación de 1838 permitía una explotación conjunta, es decir de varios operadores, de la red de ferrocarriles y que la nacionalización del sistema se llevó a cabo en 1870 no porque esa fuera la preferencia de los usuarios del ferrocarril sino por las necesidades fiscales del estado prusiano. Este sustituía los ingresos del ferrocarril por impuestos que financiaban el presupuesto del Estado. En lo que hace referencia a Holanda, en 1890 el Estado permitió legalmente un sistema que permitía la competencia al facilitar el uso de la misma infraestructura ferroviaria a varios operadores. Sin embargo este sistema se saldó con un fracaso ya que sólo fue operativo en reducidas áreas del país y no permitía el acceso de varios operadores en buenas condiciones de competencia. Esta última se redujo y el Gobierno holandés acabó adoptando un sistema menos competitivo que, finalmente, culminó con la nacionalización de la red y del servicio, demandada incluso por los operadores privados.

Una novedad importante en este libro es que los ferrocarriles no han sido el único medio de transporte importante en la historia contemporánea. P. Lyth aborda el estudio de los mercados aéreos, tema escasamente tratado por los investigadores. Su trayectoria de investigación sobre el transporte por aire le convierte prácticamente en el mejor conocedor de este sector. Lyth explica, en su excelente trabajo, las diferentes trayectorias seguidas por los mercados de transporte aéreo norteamericano y europeo a partir de los cambios históricos introducidos en la regulación del sector. En particular señala como eje central el fracaso de la IATA (International Association of Transport Aviation) como cartel mundial, así como el papel pionero de los Estados Unidos en el inicio del movimiento que condujo a la ruptura con las reglas de juego establecidas desde 1944 en el funcionamiento de los mercados (tarifas, frecuencias de vuelo, derechos de aterrizaje y despegue). La liberalización desde 1978 del espacio aéreo norteamericano obligó al otro gran mercado de la aviación comercial, el europeo, a introducir progresivamente modificaciones en sus reglas de funcionamiento, aunque sin romper las reglas de la IATA. En el caso de los Estados Unidos, Lyth explica cómo la desregulación condujo a una modificación profunda del panorama de las aerolíneas, bajando las tarifas y, sobre todo, acabando con el sistema tradicional operativo de las compañías de bandera. A diferencia de Europa, tanto las empresas como el Gobierno federal coincidieron en sus objetivos de cambiar las reglas de funcionamiento del mercado aéreo.

En la segunda parte del libro los editores agrupan un conjunto de trabajos cuyo denominador común es el estudio de casos europeos. Los ferrocarriles vuelven a tener un protagonismo importante, con trabajos sobre Inglaterra, a cargo de Gourvish y Crompton; la competencia entre ferrocarriles y transporte por carretera en España, por A. Gómez; canales y las empresas de transporte fluvial en Alemania, estudiados por A. Kunz y, finalmente, el trabajo de J. Armstrong sobre las empresas de transporte marítimo por cabotaje en Inglaterra. En todos estos trabajos el enfoque institucional apa-

rece menos explícito, siendo en algunos de ellos más evidente que en otros. El denominador común en todos ellos es el de tratar de explicar los temas centrales que abordan a la luz del papel más activo del Estado como fruto de los intereses de empresarios y otros actores sociales. No hay nada novedoso en algunos de ellos, siendo reiterativos con investigaciones anteriores como en el caso de Crompton, o reveladores de una nueva interpretación del papel más destacado del Estado, como en el caso de Gourvish². Para los transportes marítimos, Kunz y Armstrong ponen de relieve las particularidades que en los mercados alemán e inglés tuvieron la regulación de las actividades económicas. Es de destacar cómo afectó a las empresas en los dos países: en el primero compitiendo con los ferrocarriles pero generando a largo plazo concentración en el sector; en el segundo se produjo el mantenimiento de una cierta estructura empresarial atomizada.

La última parte del libro centra la atención exclusivamente en el caso sueco. Los estudios pasan revista a los diferentes medios de transporte y de comunicación. En todos ellos el denominador común es la búsqueda de nuevas explicaciones históricas al papel de estas infraestructuras, utilizando las herramientas y los paradigmas teóricos neoinstitucionalistas. Las conclusiones ponen de relieve que los sistemas reguladores establecidos por el Estado para los diferentes medios de transporte o de comunicación respondieron a objetivos establecidos por los grupos de interés, empresarios y también por el Estado. La conjunción de interés no fue siempre posible pero cuando tuvo lugar, permitió elecciones acertadas en los sistemas de regulación, como ocurrió en el transporte aéreo con la creación de SAS, la com-

pañía aérea escandinava. En otras ocasiones el sistema regulador elegido para poner en marcha un sector, como el de los ferrocarriles, fue utilizado también para las telecomunicaciones. En este caso fueron más los intereses privados, ligados a los grupos de empresarios de raíces regionales quienes impusieron su modelo regulador. Esto acabó afectando al sistema general de desarrollo institucional de las telecomunicaciones, heredero de las transferencias administrativas del ferrocarril.

En definitiva, lo que el conjunto de trabajos reunidos en este libro viene a poner de relieve es la capacidad explicativa que el enfoque neoinstitucionalista tiene para el mejor conocimiento del papel desempeñado por los transportes y las telecomunicaciones en la economía y la sociedad contemporáneas. Tal y como los editores mantienen en varios momentos a lo largo de la publicación, los enfoques económicos tradicionales no son los que inspiran este libro ni tampoco los de la ya rancia *nueva historia económica* de la que todavía algunos siguen defendiendo como *metodología revolucionaria*. Este libro muestra que el potencial explicativo del estudio del cambio institucional y la utilización de la economía política es hoy mayor que el de los tradicionales enfoques macroeconómicos. Algunos deberían tener este libro como manual para salir de su obsolescencia académica. Para los lectores que se aventuren en sus páginas los beneficios a obtener serán, sin duda, muy importantes.

Javier Vidal Olivares
Universidad de Alicante

² El mismo autor ya había adelantado a los lectores en español esa misma tesis con ocasión del Congreso conmemorativo del 150 aniversario del ferrocarril en España celebrado en 1998 en Alicante. Véase T. Gourvish, «Los ferrocarriles como medio de transporte en Gran Bretaña, 1830-1990». M. Muñoz; J. Sanz y J. Vidal (Eds.) (1999), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*, Madrid, FFE, CAM y Diputación de Alicante, pp. 55-64.