

[12]

Al Día



Coloquio internacional: “Merchant accounting and profits in Europe and the Americas, 1650-1850”

París, 8, 9 y 10 de junio de 2011

Durante la segunda semana de junio se celebró en París un coloquio internacional organizado por los miembros del proyecto francés de investigación MARPROF <<(http://marprof.univ-paris1.fr/>>). En sus dos años de vida, este grupo de investigadores pertenecientes a universidades francesas (liderados por Pierre Gervais, Dominique Margairaz y Yannick Lemarchand, entre otros) ha organizado varios encuentros y jornadas de carácter internacional sobre práctica comercial en la Edad Moderna. El presente congreso versó, de manera amplia, sobre contabilidad y beneficios comerciales en Europa y América durante el largo siglo XVIII. Los participantes provenían sobre todo de universidades

francesas, norteamericanas e inglesas, pero también hubo historiadores y economistas de Australia, Bélgica, Brasil, Chile y España. En total fuimos veintiséis los investigadores que presentamos comunicación. Aproximadamente dos de cada tres comunicaciones fueron en inglés y el tercio restante en francés. Las sesiones se celebraron en las sedes parisinas de la University of Chicago y de la Columbia University, y estuvieron acompañadas de traducción simultánea. La entrada fue gratuita y la asistencia se mantuvo en torno a cincuenta personas a lo largo de tres días de intensos debates.

Este coloquio se había marcado el objetivo de analizar el funcionamiento práctico de la actividad comercial en el periodo en el que se convirtió en el motor de la expansión colonial europea no sólo en América sino también en buena parte del mundo. Los instrumentos teóricos empleados por la economía actual suelen ser poco útiles para explicar el comercio de la Edad Moderna. De ahí la propuesta de explorar y revisar recientes líneas de investigación, entre las que cabría destacar: i) la reconceptualización del beneficio, como elemento cualitativo (más que cuantitativo) relacionado con sistemas de crédito y de reputación; ii) las redes interpersonales, como medios estratégicos de acceso al crédito y a mecanismos de control del riesgo; iii) el examen de restricciones económicas y no económicas de los intercambios, así como las narrativas empleadas para legitimar dichas restricciones; y iv) la forma en que escalas de calidad de diferentes productos interactuaban (a pesar del complicado vocabulario

empleado en el día a día) con el marco institucional de control de calidad impuesto por los estados modernos. A través de la exploración de estas sugerentes líneas maestras, el objetivo era mejorar nuestra visión de las decisiones tácticas y estratégicas tomadas por los comerciantes durante el largo siglo XVIII.

Cada una de las seis sesiones (tres mañanas y tres tardes) estuvo formada por cuatro o cinco comunicaciones centradas en torno a una temática concreta. Los seis temas abordados fueron: la naturaleza del beneficio, la economía de plantación, flujos de información, redes comerciales, contabilidad, e instrumentos de transacción. La estructura de las sesiones estuvo dirigida a facilitar un buen debate. Se habían hecho circular todos los textos con antelación, por lo que durante el congreso a cada comunicante se le concedió un máximo de quince minutos para presentar sus argumentos de manera resumida. Ello dejaba hora y media para preguntas y debate por sesión, tiempo que fue minuciosamente aprovechado.

El primer día se hicieron numerosas referencias a la importancia tanto de la confianza (personal e institucional) como de la reputación de quienes participaban en el comercio, pero fue Sheryllinne Hagerty (University of Nottingham) quien subrayó la utilidad de la teoría socio-económica para mejorar el análisis de conceptos tan resbaladizos. Este toque de atención se vio refrendado por el contenido de buena parte de las comunicaciones que, aunque de tremendo interés, a duras penas conseguían salirse de las

peculiaridades propias de un estudio de caso concreto. De manera directa e indirecta el debate continuaba regresando a las limitaciones (y posibilidades) del enfoque microhistórico, pero no se debatía sobre la necesidad de consensos entre quienes trabajamos temas básicamente idénticos. Fue el economista e historiador económico Guillaume Daudin (Université de Lille I) quien finalmente abordó estas cuestiones en su comunicación del tercer día, dando pie a un acalorado debate. Su propuesta es la de abordar la práctica comercial moderna desde el prisma de los costes de transacción, con preguntas y razonamientos concretos. El beneficio metodológico y la potencialidad para plantear nuevas preguntas de este enfoque no ofrecen dudas. El problema es que la deconstrucción de la actividad comercial y el empleo de términos anacrónicos en un contexto histórico pueden llevar a la investigación a un punto en que los agentes históricos sean prácticamente irreconocibles. El consenso es necesario, pero también un equilibrio entre la historia explicada en (y con) sus propios términos y la metodología de la ciencia económica.

Si tuviera que destacar una sesión, ésta sería, por lo sugerente y encontrado de sus argumentos, la que protagonizaron Pierre Gervais (Université Paris 8) y Yannick Lemarchand (Université de Nantes) sobre prácticas de contabilidad mercantil. Mientras para este último los libros de cuentas (bajo el sistema de partida doble) tenían el doble fin de controlar costes y beneficios y elevar el grado de fiabilidad y solidez de los negocios propios, para el primero la

[14]

contabilidad servía no para controlar costes y beneficios, sino para administrar un sistema de crédito extremadamente complicado y propio de la Edad Moderna (con un componente social y personal importante y necesario). El ejemplo analizado por Gervais fue el de un comerciante americano de la segunda mitad del siglo XVIII que tenía 800 cuentas corrientes abiertas en sus libros.

En resumen, tanto la organización del congreso como los resultados obtenidos fueron soberbios, y nos ayudarán a proponer planteamientos novedosos en futuras investigaciones. Mi más sincera enhorabuena a MARPROF.

Xabier Lamikiz
(Universidad Autónoma de Madrid)



Patrimonio, Memoria y Contemporaneidad II reunión científica del grupo de investigación “Arquitectura y Cultura Contemporánea”

Granada, 27-28 de abril de 2011

Con el lema “Patrimonio, Memoria y Contemporaneidad” se ha celebrado los días 27 y 28 de abril en la Escuela de Arquitectura de Granada una reunión científica convocada por el grupo de investigación *Arquitectura y Cultura Contemporánea*.

Dirigido por el catedrático y doctor en Historia del Arte Juan Calatrava Escobar, y encuadrado dentro del Plan Andaluz de Investigación de la Junta de Andalucía, este grupo acoge a un amplio conjunto de investigadores (arquitectos, historiadores del arte e ingenieros) que, aunque implicados en temáticas heterogéneas, tienen todos en común su interés por la relación

entre la Arquitectura y otros ámbitos de la cultura contemporánea.

La relación de contribuciones a la reunión científica refleja esta riqueza y diversidad de inquietudes dentro del grupo. Buen número de ellas han tratado sobre el tema del Patrimonio desde diferentes puntos de vista. Para empezar, en la conferencia inaugural José Tito Rojo puso de relieve la importancia de los jardines históricos, mostrando la evolución y actuaciones de conservación llevadas a cabo en algunos de ellos, especialmente en Granada.

Varios ponentes abordaron la problemática del Patrimonio y sus implicaciones en la actividad humana. Así, Adelaida Martín Martín reflexionó sobre su trascendencia y la necesidad de garantizar el derecho a su disfrute por todos los ciudadanos. Por su parte, Alberto García Moreno y David Arredondo Garrido argumentaron sobre la importancia de «patrimonializar» la actividad turística. En esta misma línea, Rafael García Quesada refutó con su intervención ciertos lugares comunes y verdades a medias sobre el patrimonio ecológico y las energías renovables.

Otro grupo de participantes aprovecharon sus últimas realizaciones como punto de partida para exponer sus ideas sobre este mismo tema. Rafael Soler tomó como base el nuevo Ayuntamiento de Órgiva (Granada), proyectado y construido por él a partir del antiguo Palacio de los Condes de Sástago. Carmen Moreno Álvarez se sirvió de sus *Paisajes de memoria*, unos itinerarios que integran arquitectura, arqueología, historia y paisaje

en las cercanías de Granada. Miguel Martínez Monedero dio a conocer su proyecto para la recuperación de las ruinas de una iglesia románica en la provincia de Segovia. Y Antonio Jiménez Torrecillas, junto con una reflexión más general sobre la necesidad de integrar la cultura popular en la práctica arquitectónica, expuso su proyecto de urbanización en el Alentejo (Portugal).

Varias ponencias estaban dirigidas a describir y poner de manifiesto la importancia de ciertos elementos o conjuntos patrimoniales. Joaquín Casado se centró en la arquitectura del Movimiento Moderno en Granada. Antonio Burgos Núñez hizo lo propio con las obras de ingeniería británicas del ferrocarril Lorca-Baza, en el norte de Almería. Cerrando las ponencias relacionadas con el Patrimonio, José Miguel Gómez-Acosta disertó sobre tres actuaciones ejemplares en Reykiavik, Lhasa y Ulan Bator.

En otro orden de ideas, se expusieron valiosos estudios de Historia de la Arquitectura y el Urbanismo, como el de Juan Manuel Barrios Rozúa sobre la gestación de la arquitectura neoimperial franquista o el de David Arredondo y Alberto García sobre la vinculación entre la Arquitectura y la Agricultura y su influencia en la construcción del medio. Por su parte, Emilio Cachorro ofreció una visión con perspectiva histórica sobre la evolución de la dialéctica entre el interior y el exterior de los edificios desde la Antigüedad hasta nuestros días, cuestión en la que también tomó partido Ciro de la Torre con sus reflexiones sobre el Espacio en la Arquitectura.

[16]

Finalmente, varios ponentes disertaron sobre las relaciones de la Arquitectura con otras artes. Rafael de Lacour se sirvió de la famosa película *Smultronstället*, obra maestra del director sueco Ingmar Bergman. Juan Calatrava se inclinó por la obra de Proust, rastreando sus conexiones con las ideas estéticas de Ruskin y Mallet.

En definitiva, en la reunión se ha puesto de relieve la importante actividad científica realizada por el grupo de investigadores dirigidos por Juan Calatrava. Su cantidad y calidad permiten augurar resultados prometedores en las próximas actividades del grupo, siempre con el convencimiento, manifestado en la primera reunión (2010), de que “el papel del arquitecto en las próximas décadas no debe ceder a la tentación del ensimismamiento autista, sino basarse en la reflexión crítica sobre los modos de su inserción en la cultura contemporánea y de su función en la sociedad para la que trabaja”.

Antonio Burgos Núñez
(Universidad de Granada)



Ricchi per sempre? Storici dell'economia ed economista per i 150 anni di economia italiana

Modena, 20-21 de mayo de 2011

“No one can understand history without understanding economics” is what Ezra Pound wrote. The Congress that was held at the Faculty of Economics “Marco Biagi” of the University of Modena on 20 - 21 May 2011, in a certain sense, indeed seems to take the lead from what the controversial American poet had pointed out in 1935.

The starting idea of the Congress, an appointment that fell within the broad cultural programme for the celebrations of Italian Unification, was to explore the issues that have influenced or influence the growth or stagnation/recession of a very peculiar economic model like the Italian one.

If, as has been underlined by historiography, long-term Italian eco-

conomic development (from the post-Unification phase to the late-20th century crisis) has been the subject of an oscillating trend that has seen periods of growth followed by phases of stagnation, it has seemed worthwhile, also in view of the current Italian economic situation, to broadly investigate the “enduring” causes of the Italian peculiarities.

Or, to put it better, in bringing together historians (although they are nearly all the economic historians if not econometric historians) and economists (theoreticians, empiricists macro or micro-systemicists) as was attempted in Modena, the true rationale underlying the congress “Rich Forever?” was undoubtedly the search for the remote origins of today’s stagnation, as was summed up by Michele Salvati in his comment to the opening lecture delivered by PierLuigi Ciocca.

Because it is by searching for the answer to the question asked in the title to the congress – the title that harks back to the important book of the same title by Ciocca – that the added value at the intersection between historians and economists has been assessed. If, indeed, the comparative inclusion of the Italian case in the international framework has provided a certain amount of progress towards understanding its historical and economic development – also shown in Modena by the speech given by Renato Giannetti, who illustrated the relationship between the rate of technological innovation and the development model in the 150 years of unification, and concluded that it was a clear example

of development not supported by technological innovation, although it was, at least up until the nineteen eighties, a “success story.” This was also shown in the paper presented by Giovanni Vecchi that focused upon the distribution of income and one of those elements that, albeit within the framework of an undoubted increase in wellbeing, still determines the Italian anomaly: the enduring North-South dualism. Yet, the mere enlargement of the comparative horizon does not account exhaustively for the shaky trend of the machine behind Italian prosperity. If, then, economic history interprets specific events, then in agreement with Hicks, a theory of economic history makes general some permanent and recurring facts: from the great flow of historical data it is possible to “make theories” and explain economic development.

From here the congress moved on to deal with the endogenous factors and the structural traits of the Italian economy that were analysed in the subsequent eight sessions of the congress: the juridical-legal system (Francesco Vella and Mauro Zavani); the role of the State and the local institutions (Vera Zamagni and Maria Cecilia Guerra); enterprise network (Franco Amatori, Andrea Colli and Fabrizio Traù); the infrastructural system and the territorial assets (Andrea Giuntini and Francesco Karrer who showed us how the historical development of the infrastructures, understood in terms of material construction but also as technical and cultural debate that has been growing around the question of the assets of the territory sup-

[18]

porting develop-ment, can be a prism capable of recount-ing national history in its deepest com-plexity). These sessions followed: the organisation of credit and finance (Giuseppe Conti and Marco Onado); the industrial relations system and human capital (Giuseppe Berta and Tito Boeri), as well as technological innovation and incomes distribution as has already been mentioned (the whole chronology can be seen at <<www.150modena.it>>).

The portrait that emerges is deep and detailed: it led to a synthesis of economic historiography presenting the main questions raised by the most recent research within a general framework. At the same time, interdisciplinary dialogue has not just shown the theoretical and epistemological developments of the growth economy but, perhaps most im-portantly, as Graziella Bertocchi under-lined in her conclusions, it has raised new questions for the economists.

Italy's process of development has been neither easy nor linear in any way. At the time of the political unification the in-habitants of the peninsula were "poor," with per capita income comparable to that of the average African today. The subsequent hundred years were those in which, to use a felicitous expression of Vera Zamagni, Italy moved "from the outskirts to the centre." It was only in the post-second world war period that the Italian economy starting growing faster than the economies of most of the other advanced capitalist countries. However, this was not "a miracle" that trickled down from above. Growth in that golden age – we can see it even

more clearly after having listened to all of the lectures in this Congress – in the first place is explained thanks to the capacity of Ital-ian entrepreneurs and workers, anchored to know-how and long-established tradi-tions in turn supported by managerial class and a political class well aware of the circumstances. Starting from the 1970s, as had already happened during the crisis of the late-nineteenth century or during the Fascist regime in the nine-teen thirties, the meeting between these factors could no longer operate in a syn-ergetic manner to support a vigorous growth but it actually contributed to fuelling the deleterious clash between a structural inadequacy of a competitive domestic culture: that is, on the one hand, the lack of material and institu-tional infrastructures – chiefly the juridi-cal and legal framework and the com-plexities of the public administration – and, on the other, the instability of the financial policies. Added to this is the scarce long-term dynamism of the Italian innovation system, both from the techno-logical and the organisational stand-points, where the weak points, in various historical moments, ended up prevailing over the strengths. Naturally, in the theory of Italian economic history, as Sergio Paba remembered when called upon to comment, together with Salvati, on Ciocca's introductory lecture, the experience of the so-called district econ-omy must take a leading place. Indeed, in Modena and the other main cities of Emilia-Romagna such an economy played a key role; and that thanks to the dynamics of knowledge spill-over it sus-tained the "second"

Italian economic miracle. Nevertheless – and on this we agree with all the speakers of the meet-ing – the most fragile variable for the so-called “third estate” of the Italian eco-nomic system is indeed the *knowledge economy*. And the fact that even in the districts this has lost its ‘stringency.’ Or, as Francesco Karrer recalled in com-menting upon Andrea Giuntini’s paper on the evolu-tion on the Italian infrastruc-tural network, it is the immaterial assets of the territory – political culture and dissemination of knowledge, political institutions, scholastic and educational system – besides the merely materials ones, which in turn are connected with the political and decision-making sys-tem, that constitute the terrain upon which to innervate and support the growth economy. This informs us, if we may paraphrase Pound by way of a con-clusion, to what extent “*No one can understand economics without understanding history*”.

Marzia Maccaferri
(Università di Modena e
Reggio Emilia)



III Seminário Internacional de Turismo de Saúde e Bem-estar. Água, saúde e bem-estar saberes essenciais

Oporto, 13-15 de maio de 2011

A mediados de mayo de 2011 se celebró en las magníficas instalaciones del Cen-tro de Congresos y Exposiciones de la Alfândega de Oporto (Portugal) el “III Seminário Internacional de Turismo de Saúde e Bem-estar. Água, saúde e bem-estar saberes essenciais” en el contexto de la nueva edición del *Aquameting*, una feria turística que se organiza anualmente en la ciudad portuguesa y que constituye uno de los escaparates más importantes de la oferta del turismo de salud y bienestar en el país luso. Siguiendo los pasos de la ourensana *Termatalia*, única Feria Internacional del Turismo Termal de la Península Ibérica y referente mundial para los profesionales del sector del agua, en

[20]

Oporto se dieron cita empresas, operadores turísticos y clientes que acudían a los *stands* con el fin de mostrar las últimas novedades y tendencias en el sector, tanto desde el punto hotelero como terapéutico, y ofrecer amplios paquetes turísticos. Estos eventos constituyen un fiel reflejo de la relevancia que ha alcanzado el sector termal en el ámbito internacional, en general, y peninsular, en particular. Según los últimos datos publicados en 2010, España contaba con 128 estaciones termales y Portugal con 41, lo que convierte a la Península Ibérica en una potencia balnearia en el marco europeo, a pesar de que muchas de las captaciones de agua minero-medicinal catalogadas permanecen sin explotar. En las últimas décadas, los balnearios peninsulares, junto con los *spas* y los *talasos*, han vivido un proceso de expansión y modernización sin parangón. Las fuertes inversiones realizadas en el sector les han permitido adaptarse a las nuevas demandas de una clientela cada vez más exigente que busca alternativas a la oferta turística tradicional de sol y playa.

En paralelo, *Aquameeting* acogió la celebración de un seminario internacional en el que participaron especialistas de varios países que presentaron trabajos de investigación relacionados con el turismo de salud y bienestar desde una perspectiva multidisciplinar: Geología, Historia, Marketing, Economía, Medicina, Química, Educación y Nuevas Tecnologías, entre otros. De manera complementaria, se presentaron las últimas publicaciones sobre estas materias. Así, se puso de manifiesto, entre otras cosas, el alcance internacional del fenómeno termal y

el poder de atracción, y de complementariedad, que podemos encontrar en los balnearios de la región Galicia-Norte de Portugal, territorios muy próximos desde el punto de vista geográfico y geológico. Asimismo, el desconocimiento que todavía existe sobre la formación de las aguas minero-medicinales y sus aplicaciones terapéuticas ponen en evidencia la necesidad de reforzar las investigaciones sobre este tema, pese a los avances en el ámbito de la Química, la Geología y la Medicina logrados en las últimas décadas. Desde el punto de vista económico, quedó patente el claro potencial del sector, una industria en crecimiento que todavía está lejos de alcanzar su punto álgido en la sociedad de culto al cuerpo y al bienestar en la que vivimos. Por lo que se refiere a las estrategias de marketing, se clarificaron algunos de los puntos débiles de los balnearios peninsulares, como la dificultad de captar clientela extranjera, una asignatura pendiente para muchos agentes termales. Por último, el apoyo público, tanto desde el punto de vista legislativo como financiero, se ha convertido en un elemento clave para la supervivencia a medio plazo de muchos balnearios tradicionales. No obstante, esto no exime a los agentes privados de realizar un continuado esfuerzo de innovación. Al igual que ocurre en otros sectores económicos, el factor I+D+i se revela como un elemento fundamental para garantizar la supervivencia de balnearios, *spas* y *talasos* a largo plazo. La formación de capital humano, vía escuelas de formación de técnicos de balnearios; la aplicación de nuevas tecnologías; y los proyectos

de investigación centrados en el sector con la participación de diferentes áreas disciplinarias representarán un papel clave en el desarrollo del sector en los próximos años. En definitiva, podemos calificar el encuentro de intenso y productivo, tanto para las empresas como para los clientes y los investigadores.

Elvira Lindoso Tato
Margarita Vilar Rodríguez
(Universidade da Coruña)



Les sources pour l'histoire de la navigation, XVIe-XIXe siècles. L'informatique au service de l'archiviste et du chercheur

Paris, 24 mai 2011

Le 24 mai 2011 s'est tenu à Paris, dans le prestigieux palais de Rohan des Archives nationales de France et avec le soutien de celles-ci, une journée d'étude intitulée "Les sources pour l'histoire de la navigation, XVIe-XIXe siècles. L'informatique au service de l'archiviste et du chercheur", organisée dans le cadre du programme ANR Navigocorpus coordonné par Silvia Marzagalli, professeur à l'Université de Nice Sophia-Antipolis (France). Partant du constat que l'évolution des outils informatiques permet désormais d'envisager la création, la gestion et le partage à distance de très grandes quantités d'informations, les organisateurs de cette manifestation ont souhaité présenter au public des projets internationaux qui ont vu le jour au cours de deux dernières décennies visant à mettre à la disposition du

[22]

public et des chercheurs de répertoires, de documents numérisés ou de données saisies sous forme textuelle ou interrogeables dans une base de données. Le développement des SIG pour des usages historiques dans les dernières années ouvre par ailleurs des perspectives passionnantes pour l'exploitation et la valorisation de ces données, dont quelques communications ont montré les potentialités.

Ces projets permettent un véritable renouveau de la recherche dans la mesure où les sources dispersées sont mises à la disposition des chercheurs qui peuvent les croiser à leur guise et les utiliser, sans que la phase de recherche et de collecte de l'information, particulièrement chronophage, ne dépasse les capacités d'un individu. Ces initiatives permettent aussi bien des approches systémiques que des études de cas individuels, contrairement au traitement sériel pratiqué par le passé.

Raymonde Litalien (Archives du Canada) a ainsi présenté le site né d'une collaboration franco-canadienne qui a permis la mise en ligne des sources de l'activité maritime et coloniale française en Amérique du Nord aux XVIIe et XVIIIe siècles (<<<http://bd.archives-canadafrance.org/>>>), alors que Christina Deggim, directrice des Archives de Stade (Allemagne) a fait état du projet de publication de quatre volumes sur les sources pour l'étude de l'histoire maritime allemande dont le premier tome sortira prochainement.

Quatre bases de données élaborées par des équipes d'historiens ont été ensuite présentés. David Eltis (Emory University, Atlanta, Georgia, USA)

a exposé le projet en cours sur les origines des captifs africains libérés des navires négriers au XIXe siècle (<<<http://www.african-origins.org/about>>>), qui prend la suite de la base de données pionnières sur les voyages négriers déjà en ligne (<<www.slavevoyages.org>>). Partant de l'idée qu'il existe un énorme réservoir de savoirs auprès du public, ce projet présente l'originalité de faire appel aux internautes pour la collecte d'informations susceptibles de révéler les origines ethniques des captifs à partir de leur nom.

Steve Behrendt (Victoria University of Wellington, Nouvelle Zélande), a ensuite montré la base de données qu'il est en train de construire à partir de sources différentes et complémentaires (registres de navires, journaux, annuaires) permettant de mieux comprendre la vie de Liverpool entre le milieu du XVIIIe siècle et 1850 : on peut par exemple cliquer sur un plan de la ville pour en connaître les habitants à des dates successives et leur profession, puis visualiser les expéditions réalisées par un négociant. Cette base multiforme sera mise en ligne au terme du projet.

Jan Willem Veluwenkamp (Université de Groningue, Pays-Bas) a fait état du projet en cours visant à mettre en ligne l'intégralité des données de 1.8 million de passages de navires par le détroit danois du Sund. Une partie de données ainsi que l'intégralité des sources numérisées est déjà accessible en ligne (<<<http://www.soundtoll.nl/www/>>>).

Plusieurs intervenants, enfin, ont présenté le projet Navigocorpus.

Contrairement aux autres projets dont il a été question, qui s'attachent à une source ou à un groupe de sources précises, le but de Navigocorpus a été de créer un outil : une base polyvalente capable de permettre la saisie fidèle et intégrale, sans perte d'informations, de toute source susceptible de livrer des informations sur un mouvement d'un navire. La base, construite comme celle de Steve Behrends avec le logiciel FileMaker, a été structurée autour des points géographiques que le navire touche dans son périple, ce qui permet une remarquable souplesse aussi bien pour la saisie des informations multiples livrées par la source (par exemple relativement à un navire capturé en mer par un corsaire, qui entraîne un changement de route et de capitaine) que dans l'exploitation de celle-ci, notamment pour la restitution cartographique des données. Navigocorpus comprend actuellement environ 300 000 mouvements de navires, collectés par le passé par différents chercheurs qui les ont versés dans cette base commune, ou saisis à partir des sources dans le cadre de ce projet. Parmi ces derniers, l'ensemble des congés de navires partis des ports français dont les registres sont conservés aux Archives nationales de Paris (série G5). Christian Pfister (Université du Littoral, Dunkerque), a présenté cette série, dont il a réalisé un inventaire exhaustif, qui a permis entre autres de révéler l'existence des registres pour des ports français et coloniaux dont on ignorait l'existence. Silvia Marzagalli (Université de Nice Sophia-Antipolis) a présenté l'exploitation qu'on peut faire de ces données pour l'année-test de 1787, pour laquelle

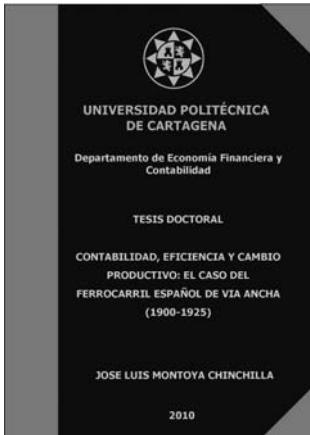
les données ont été intégralement saisies dans Navigocorpus. Jean-Pierre Dedieu (CNRS, Lyon), concepteur de la base Navigocorpus, a enfin présenté la structure de la base et ses potentialités.

Des débats animés avec le public présent à la journée d'étude et entre les participants ont confirmé l'intérêt de ces approches et l'utilité des collaborations croisées, aussi bien pour résoudre les problèmes multiples que la constitution de ces bases engendre et que les intervenants n'ont pas passé sous silence, que pour mutualiser les outils créés pour faciliter l'interrogation des bases (dictionnaires de produits, géoréférenciation des points, unités de mesures, etc.).

L'International Journal of Maritime History (revue de rang 1 auprès de la European Science Foundation) a proposé de publier en 2012 un forum dans lequel les quatre porteurs des bases de données sur la navigation maritime présenteront en détail leurs bases de données, ce qui permettra de poursuivre les réflexions méthodologiques qui accompagnent la création de ces bases.

Silvia Marzagalli
(Université de Nice-Sophia Antipolis)

[24]



Tesis doctoral.
***Contabilidad, eficiencia
y cambio productivo:
el caso del ferrocarril español
de vía ancha (1900-1925).***
José Luis Montoya Chinchilla

Cartagena, 25 de febrero de 2011

La Historia de los ferrocarriles en España es uno de los temas de la Historia Económica de nuestro país que mejor y más se han estudiado a partir de los años setenta del siglo pasado, que es cuando comenzó a surgir un interés sistemático por esta cuestión, como exponente más significativo de los comienzos de la industrialización. Posiblemente, el interés moderno por la materia fuera suscitado en España por la traducción del libro de Rondo Cameron, *France and Economic Development of Europe, 1800-1914*, publicado en Princeton, en 1961. En este libro Cameron analizaba de pasada los posibles causas del retra-

so de España en el desarrollo de su red ferroviaria. El libro fue publicado en español por la Editorial Tecnos, de Madrid, por iniciativa –fácil es adivinarlo– de Gabriel Tortella, en 1971. Dos años después, Tortella publicó su obra, que resultó pionera a este respecto, *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en el S. XIX*. Previamente, el ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Francisco Wais Sanmartín, hijo del que fuera ministro de Gracia y Justicia Julio Wais San Martín, de ascendencia franco-germana, había escrito en 1967 una *Historia general de los Ferrocarriles Españoles: (1830-1941)*, publicada por la Editora Nacional, que fue notablemente ampliada en su segunda edición de 1974. Francisco fue, a su vez, el primer director del Museo del Ferrocarril.

Pocos años después de publicada la obra de Gabriel Tortella, en 1978, el Servicio de Estudios del Banco de España, cuyo decidido apoyo a la Historia Económica le abrió a ésta muchos caminos, publicó un importante libro, cuya edición confió a Miguel Artola, sobre los inicios e Historia del Ferrocarril en España. La obra se denominó *Los ferrocarriles en España 1844-1943*, y contó con dos tomos. El primero se tituló *El Estado y los ferrocarriles*, y constó de tres trabajos: el del propio Artola, que se llamó, “La acción del Estado”; el de Ramón Cordero y Fernando Menéndez, sobre “El sistema ferroviario español”; y el de Diego Mateo del Peral, bajo el epígrafe “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)”. El tomo segundo, de igual importancia

que el primero, fue titulado *Los ferrocarriles y la economía*, y contó con dos extensos y excelentes trabajos, el de Pedro Tedde, sobre “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)”, y el de Rafael Anes: “Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)”.

Las obras de Tortella y de Artola constituyeron un verdadero aldabonazo que puso en marcha el activo proceso investigador histórico-económico actual sobre el tema ferroviario español. En el interludio entre ambas apareció el libro de Jordi Nadal, que insertó los comienzos del sistema ferroviario español como una pieza más del fracaso de nuestro país en sus esfuerzos de industrialización.

Entre las obras más señaladas del proceso investigador indicado pueden mencionarse, sin ningún ánimo de exhaustividad, la editada por Francisco Comín Comín, Pablo Martín Aceña, Miguel Muñoz Rubio y Javier Vidal Olivares, *150 años de historia de los ferrocarriles Españoles*, publicada en 1999 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, así como también otros diversos trabajos de Antonio Gómez Mendoza, del propio Miguel Muñoz Rubio, etc., sin olvidar los de Domingo Cuéllar Villar que, entre otras cosas, nos ha proporcionado, en 2007, el más reciente estudio sobre el estado de la cuestión con el que contamos: *El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo*.

Obviamente, en estos trabajos se han utilizado cifras extraídas de los libros de cuentas y balances. Pues, ¿cómo se puede describir e interpretar la marcha de una empresa o sector

empresarial sin tener en cuenta para nada su contabilidad?

Pero esto es una cosa y otra muy distinta es la elaboración de un trabajo a partir de los libros de cuentas de un sector empresarial, porque aquí se entra de lleno en el campo de la Historia de la Contabilidad.

Desde que a partir de la segunda mitad del siglo XIX comenzó a surgir un interés sistemático por el estudio de la Historia de la Contabilidad, en Inglaterra, en primer lugar, con el trabajo de Foster (1852), en Alemania con el de Jäger (1868), en Italia con el de Luchini (1869), en Francia con el de Humbert (1880) y en Holanda con el de Volmer (1896), el desarrollo de la disciplina ha atravesado varias etapas, cada una de las cuales le ha supuesto una ampliación de horizontes. Así, mientras en sus comienzos la Historia de la Contabilidad se dedicaba exclusivamente al estudio de las técnicas, prácticas y doctrinas contables, y ello a partir preferentemente de textos y tratados contables, en la etapa siguiente comenzó a interesarse por el estudio de los libros de cuentas. El contacto con los libros de cuentas despertó el interés por las operaciones registradas, así como por la influencia del entorno en el perfeccionamiento de los métodos contables y en la interrelación entre éstos y los planteamientos, necesidades y filosofía de la empresa. De ahí, al estudio de la influencia del sistema contable en el contexto comercial sólo hubo un paso, como puso de manifiesto Raymond de Roover al esclarecer el papel jugado por la contabilidad por partida doble en la Revolución Comercial del siglo XIII. Finalmente,

[26]

la aparición de la llamada “Nueva Historia de la Contabilidad” ha dotado a la disciplina de connotaciones sociológicas y de una multidisciplinariedad más amplia.

De tal forma, la Historia de la Contabilidad que, en un principio, era una disciplina de carácter interno, preocupada tan sólo por el estudio de la evolución de las técnicas e ideas contables, es decir, la típica historia de una ciencia, se ha convertido hoy, en virtud de un desarrollo lógico, en una vía metodológica de aproximación al estudio de cualquier materia que haya generado libros y registros contables, con tal de que éstos se hayan conservado.

Tal hecho, como casi todas las actividades humanas tienen un aspecto económico, le ha abierto a la Historia de la Contabilidad un campo de estudio amplísimo.

De otra parte, como pocas fuentes históricas ofrecen unas cualidades similares a las de los registros contables, por su carácter global, cerrado, preciso y exacto, con sus elementos íntimamente interrelacionados entre sí, en el que cada uno de ellos encuentra su razón de ser en función de los demás, y la posibilidad, además, de cuadrar el conjunto para comprobar la corrección de todos los datos, etc., resulta que la Historia de la Contabilidad, *lato sensu*, se ha convertido en una vía privilegiada de aproximación a la investigación histórica en general y, en especial, a la histórico-económica.

Se dice que es la Historia de la Contabilidad la vía privilegiada y no, simplemente, el estudio los libros de cuentas, porque para poder interpretar

los mismos adecuadamente es necesario conocer las prácticas y planteamientos contables de la época estudiada. Y estos conocimientos sólo puede proporcionarlos la Historia de la Contabilidad en su dimensión *stricto sensu*, o interna, es decir, como historia de la disciplina.

De tal manera, ambas dimensiones se combinan y complementan perfectamente. De este modo, puede decirse hoy que el fin primordial de la Historia de la Contabilidad es obtener toda la información que pueda extraerse del estudio e interpretación de los libros de cuentas. Y esto es lo que hoy día hacen, prácticamente, todos los historiadores de la contabilidad cuando desarrollan trabajo de archivo. Casi ninguno de ellos se limita al estudio de los métodos y prácticas contables, sino que, trascendiendo de ello, estudian también la operaciones registradas en los libros de cuentas estudiados, la organización y marcha de la entidad dueña de los libros, su filosofía y planteamientos, el efecto de su actuación en el entorno y viceversa, etc., todo ello, por supuesto, en conexión con el contexto en el que la entidad está inserta.

Conviene insistir en esta dimensión de la Historia de la Contabilidad, porque en los círculos históricos generales la visión que se tiene de ella es todavía la restringida. Sólo un número relativamente pequeño de historiadores económicos y de Economía de la Empresa está utilizando planteamientos histórico-contables.

De ahí, el hecho sorprendente de que, a pesar del gran número de libros de cuentas existentes, solamente unos pocos de ellos hayan sido utilizados en

la investigación histórica. La inmensa mayoría de los trabajos históricos, aun los de mayor importancia, se emprenden sin tomar en consideración la posibilidad de que existan libros de cuentas relativos a ellos.

* * *

Este no es el caso, evidentemente, de la tesis doctoral de José Luis Montoya y Chinchilla, *Contabilidad, eficiencia y cambio productivo: el caso del ferrocarril español de vía ancha (1900-1925)*, presentada y defendida el día 25 de febrero de 2011 en la Universidad Politécnica de Cartagena, ante un Tribunal compuesto por dos especialistas en Economía Financiera y Contabilidad, Domingo García Pérez de Lema y Alfonso Rojo Ramírez, por dos historiadores económicos, especializados en Historia de los ferrocarriles, Javier Vidal Olivares y Domingo Cuéllar Villar, y por un historiador económico, especializado en Historia Financiera y de la Contabilidad: Esteban Hernández Esteve.

La tesis, que fue dirigida por Isidoro Guzmán Raja, mereció la calificación de Sobresaliente *cum Laude* por unanimidad.

El trabajo se inserta claramente en el campo de la Historia de la Contabilidad en sentido lato, un sentido que, obviamente, incluye en sí el sentido estricto, como se ha indicado, dado que este sentido es que el que proporciona los conocimientos necesarios para el estudio e interpretación de fuentes contables. Aparte de ello, el desarrollo de la tesis se vio considerablemente enriquecido por el empleo de técnicas matemáticas y econométricas, como más adelante se verá.

El objetivo fundamental de la tesis fue el de analizar la eficiencia y los cambios de productividad de las principales compañías ferroviarias españolas de vía ancha durante el período 1900-1925, al objeto de discernir, en su caso, si los mismos obedecieron a un mejor aprovechamiento de los recursos o a un proceso de innovación tecnológica. La muestra objeto del estudio representaba el 97% del total existente en aquellos años.

El período fue elegido por el autor porque al comenzar el mismo ya está construido aproximadamente el 90% de la red nacionalizada en 1941, y, consiguientemente, había cesado la etapa de las fuertes inversiones dedicadas a su construcción. Con ello, se había normalizado el funcionamiento de las compañías ferroviarias, que podían dedicarse a la explotación de la red. Los importantes recursos invertidos en esa época se dedicaron al mejoramiento de los servicios, en momentos de importante competencia, dado el esfuerzo de los sucesivos gobiernos por promover las redes secundarias y por incentivar el transporte por carretera.

Asimismo, el período estudiado le pareció importante al doctorando porque comprendía los años 1914 a 1920, los de la guerra europea y su postguerra, en los que surgieron momentos de grave crisis, cristalizada en el llamado *problema ferroviario*, producido por un aumento en el precio del combustible y por un proceso de pérdida de calidad, lo que originó un aumento aún mayor de los gastos de explotación. También le pareció al autor que el período era interesante debido a la cantidad de compañías existentes, a la ausencia de

[28]

acuerdos corporativos entre ellas y al consiguiente desarrollo de una política de activa competencia.

Los datos contables reunidos e interpretados por el autor de la tesis se sometieron a un análisis de la eficiencia productiva de las unidades de decisión del tipo DEA (Data Envelopment Analysis) y, posteriormente, calculándose para el estudio del cambio productivo los índices de productividad de Malmquist. Finalmente, al objeto de conocer la sensibilidad de los resultados obtenidos, se planteó un modelo econométrico *ex-post*, conocido como análisis DEA en dos etapas, en el que se aplicó un modelo de regresión Logit.

Refiriéndonos ahora al contenido de la tesis, diremos que, lógicamente, comienza con una breve introducción en la que se explica el estado de la cuestión, los objetivos de la investigación y la metodología a emplear, así como la estructura del trabajo, organizado en cinco capítulos y unas conclusiones.

El primer capítulo se titula “El ferrocarril español de vía ancha: antecedentes, desarrollo y consolidación”. En su comienzo, se trata brevemente del origen del ferrocarril en general, de su introducción y fase inicial en España, de las normas legislativas que lo regulan en nuestro país, y de los efectos políticos, sociales y económicos que produjo su implantación. Se trata a continuación de las dificultades experimentadas por el sector durante el período de entreguerras, que dieron origen al problema ferroviario ya comentado, que finalizó con su nacionalización. Acto seguido, se explican algunos antecedentes y datos de las

diez primeras compañías españolas, ofreciendo un cuadro con las ocho restantes que también se consideran.

En el capítulo segundo, titulado “El ferrocarril de vía ancha: contabilidad y situación financiera de las compañías”, comienza realmente la investigación. Puede decirse que este capítulo constituye verdaderamente el núcleo de la misma.

Después de una breve revisión de los artículos sobre contabilidad de los Códigos de Comercio de 1829 y 1885, se pasa a consultar la Instrucción General Número 1 sobre la Organización de los Servicios de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (NORTE) publicada el 30 de septiembre de 1900 en relación con el desarrollo de las actividades contables de la compañía. Se complementa esta información sobre la contabilidad de ferrocarriles con las explicaciones dadas en la excelente obra de Emilio Oliver Castañer: *La Partida Doble. Estudios teórico-prácticos de contabilidad comercial al alcance de todos*, así como en la dirigida por él: *El Consultor del Tenedor de Libros. Estudios prácticos de contabilidad por partida doble, aplicados a los principales ramos de la Industria y el Comercio*. En ellas se trata de la contabilidad de muchos ramos industriales y comerciales, entre ellos el ferroviario. Asimismo, la tesis se apoya a este respecto en el libro de Joaquín Imedio Díaz (*Contabilidad general y de transportes terrestres*, Madrid: Instituto Politécnico de Ferrocarriles, 1934, 2ª edición).

Estas tres obras, unidas al *Diccionario razonado legislativo y*

práctico de los ferrocarriles españoles bajo el aspecto legal, técnico administrativo y legal de los mismos, de B. V. Garcés, publicado en 1869, le proporcionan al autor una orientación suficiente sobre las ideas, prácticas contables y terminología en materia ferroviaria vigentes durante el período. Provisto de este bagaje teórico e instrumental está ya capacitado para enfrentarse al análisis de las fuentes primarias de la investigación, que están constituidas por las Memorias y demás medios de información financiera de las compañías estudiadas. Este análisis le permite, entre otras cosas, confeccionar un cuadro general de los valores anuales medios de los ingresos de explotación percibidos en el período por las dieciocho compañías de vía ancha existentes en España para las que se disponía de datos. Las cantidades están en pesetas corrientes, sin deflactar. Esto, en condiciones normales, podría ser un inconveniente, pero el autor de la tesis estimó que dado el tipo de análisis realizado no era necesario deflactar los importes.

De este cuadro, resulta que las tres principales compañías: NORTE, Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), y Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (ANDALUCES) reunían, entre las tres, casi el 90% de los ingresos anuales del conjunto examinado. Tal circunstancia le indujo al doctorando a realizar sólo un análisis detallado de estas tres compañías, puesto que con él quedaba reflejada la marcha de todo el sector.

Para efectuar este análisis el autor divide el período en tres tramos: 1900

a 1913, 1914 a 1920 y 1921 a 1925. El primer tramo constituye la “fase de afirmación”; la segunda etapa es la conocida, según se ha dicho, como la del “problema ferroviario”; en la tercera fase comienza la “institucionalización” de los ferrocarriles, afectados por el “problema ferroviario”, del que no logran recuperarse del todo, dando lugar a la promulgación del Estatuto Ferroviario de 1914, primer paso de la nacionalización de las compañías en 1941.

En el análisis de las tres compañías se ofrecen cuadros de la variación porcentual media por año de cada una de ellas y del sector en general, por tramos, así como de la variación total acumulada de 1900 a 1925, para las siguientes magnitudes: Ingresos de explotación, número de viajeros transportados, variación de las mercancías transportadas, tarifas de viajeros, tarifas de mercancías y gastos de explotación. Asimismo se ofrecen curvas de la variación acumulada, año por año, de las indicadas magnitudes, para cada una de las tres compañías y del sector en general. Aparte de ello se ofrecen también las curvas de todo el período, año por año, del margen porcentual de explotación sobre los ingresos de explotación.

Los cuadros y las curvas ofrecidos suponen un magnífico instrumento de análisis del comportamiento general del sector y de cada una de las tres compañías en particular. En todos los casos se observan grandes diferencias en las curvas para cada uno de los tres tramos que en ellas se distinguen. En todas, sus valores aumentan considerablemente en el tramo intermedio,

[30]

excepto en el caso de las tarifas de viajeros, que permanecieron prácticamente sin variaciones hasta 1919, en que fue autorizado un aumento de las tarifas del 15% por el Real Decreto de 26 de diciembre de 1918.

El crecimiento medio anual de los ingresos de explotación se elevó en torno a un 3% en el primer tramo, mientras en el tramo siguiente alcanzó prácticamente un 9%, para volver a bajar casi a las cifras anteriores en el último tramo.

Por lo que respecta a los gastos de explotación, durante el primer tramo se registró un aumento medio anual del 4%, mientras que en la etapa del *problema ferroviario* se dispararon hasta un 15,5%. En el último tramo, se estabilizaron totalmente, registrándose una media de aumento de sólo el 1%.

Indiquemos *pro memoria* que, de acuerdo con el índice preparado por Jordi Maluquer de Motes con base en 1913, el índice de coste de la vida para 1900 era 96,03; en 1920 había alcanzado la cifra de 189,99, mientras en 1925 había descendido hasta 173,45. Es decir, que mientras en trece años el coste había subido sólo 3,97 puntos, en los siete años siguientes la inflación se había disparado en 89,99 puntos, bajando a continuación 16,54 puntos en cinco años (*Estadísticas históricas de España*, 2005, p. 1.291, cuadro 16.19, Fundación BBVA).

La disparidad entre las tasas de crecimiento de los ingresos y los gastos de explotación repercutió, obviamente, en el margen de explotación sobre ingresos de explotación. De tal modo, mientras en la fase de afirmación dicho margen había permanecido estable, supe-

rando ampliamente las tres compañías estudiadas individualmente, lideradas por MZA, el margen general del sector, al comienzo del segundo tramo, cayó vertiginosamente, perdiendo la compañía MZA, al final del mismo, su posición de liderazgo, para colocarse en el último lugar de las tres compañías, aunque siempre todavía por encima del margen medio general. Por su parte, la compañía NORTE cortó el descenso de su margen en 1918 y comenzó a recuperarse, colocándose en el primer lugar, que conservó en el tercer tramo hasta el final del período estudiado. El margen general del sector se situó en torno al 3% al final del segundo tramo. En el tercer tramo, o sea, el de la institucionalización de las compañías ferroviarias, se produjo una importante recuperación que, sin embargo, no logró situar los márgenes a la altura anterior. La compañía MZA continuó en el último lugar, situándose ahora por debajo incluso de la media el sector, mientras NORTE afianzaba su liderazgo a este respecto.

El capítulo tercero, bajo el epígrafe “Medida del desempeño de las unidades de decisión”, se destina a explicar los conceptos de eficiencia y productividad, así como los procedimientos para medir ambas magnitudes, es decir, el Análisis Envolvente de Datos (DEA) y el Índice de Productividad Total de los Factores de Malmquist, incluido el Modelo Econométrico: regresión Logit *versus* regresión Tobit, utilizado al objeto de analizar la sensibilidad de los resultados del modelo de eficiencia propuesto. Aparte de las explicaciones teóricas, se da también noticia de la principales aplicaciones de estos

instrumentos que se han hecho en el sector ferroviario y en otros diversos en general.

El capítulo cuarto se titula “El rendimiento de las compañías ferroviarias españolas (1910-1922)” y está dedicado al análisis de la eficiencia y la productividad de las dieciocho compañías estudiadas. Sin embargo, varía el período tomado en consideración en base a los datos disponibles. Este período comprende los años 1910 a 1922. El año 1910 las compañías consideradas aportaban a la red ferroviaria el 96,5% del total de 11.500 km existentes.

En relación con la eficiencia, se toman como *inputs* del análisis las siguientes variables: potencia total disponible (CV); número de asientos disponibles para viajeros; capacidad disponible para transporte de mercancías (t); y kilómetros recorridos.

En cuanto al *output* como modelo de rendimiento a considerar, se elige la variable compuesta por la suma de ingresos obtenidos por transporte de viajeros y mercancías.

A continuación, se realiza un completo análisis de eficiencia, tomando como puntos de referencia los años 1910, 1913, 1916, 1919 y 1922. En el análisis se toman en consideración las holguras y, asimismo, se hacen análisis parciales por regiones, así como en función de los ingresos por viajeros, del número de trayectos y de la longitud de la red.

En relación con el análisis global, las únicas compañías que alcanzaron el nivel de eficiencia, marcado por la obtención de una puntuación de 1 o 0,99, durante todos los años considera-

dos fueron las dos grandes, NORTE y MZA, al igual que la Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón, y la Compañía de Ferrocarriles y Tranvías (de Mollet a Caldas de Montbuy). La tercera compañía de España, ANDALUCES, sólo consiguió alcanzar el marchamo de eficiente los años 1913, 1919 y 1922. En cuanto al nivel de eficiencia alcanzado por el conjunto, medido por el porcentaje de compañías que lo obtuvieron en cada uno de los años considerados, fue del 39% en 1910, del 61% en 1913, del 56% en 1916, del 56% en 1919, y del 50% en 1922. La media muestral se corresponde con las cifras anteriores, pues fue de 0,804, en 1910; de 0,933 en 1913; de 0,896 en 1916; de 0,878 en 1919; y de 0,863 en 1922. En conjunto, pues, puede decirse que se aprecia una evolución positiva en las empresas estudiadas, tanto en el número de empresas eficientes como en la media muestral.

En lo que concierne al cambio productivo, medido a través del índice de Malmquist, el autor de la tesis aprecia también un incremento medio anual del 1,6%, que se debe fundamentalmente a una mejora de la eficiencia técnica. Es interesante asimismo observar la elevada correlación existente entre los índices de productividad y la tasa de crecimiento de los ingresos. Si se centra el análisis en las tres mayores empresas ferroviarias, se observan índices ligeramente inferiores a uno a comienzos del período estudiado, indicando una pérdida de productividad. Siguen perdiendo valor los índices, alcanzando cifras mínimas en torno a 1914. A partir de 1915, las

[32]

tres compañías logran superar las dificultades del *problema ferroviario*, llegando a alcanzar máximos importantes en 1919, que muestran en algún caso un índice de 1,3.

La aplicación del modelo económico con la regresión Logit muestra que la probabilidad de que una compañía ferroviaria alcanzara la eficiencia se incrementaba cuando la compañía aumentaba sus kilómetros de red.

En realidad, la tesis, a falta de las conclusiones, podría haber terminado aquí, pues la investigación ya se había completado. El capítulo quinto, titulado “El caso paradigmático de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España”, es un añadido que el doctorando ha querido incorporar, posiblemente para no desperdiciar la información contable acopiada en el curso de la investigación, más nutrida y específica en este caso que en el del resto de las compañías, y que no había podido utilizar en la exposición de la tesis para no desequilibrar el conjunto. En cualquier caso, hay que felicitarle por ello, pues es en este capítulo, el más extenso del trabajo, donde se realiza el análisis más profundo y detallado de las cuentas, obteniendo con ello una información más abundante y mejor.

El capítulo está estructurado de la misma manera que todo el texto anterior, aunque de forma más desglosada y particularizada. Sin querer entrar demasiado en detalles, sí habrá que indicar, sin embargo, que el análisis de gastos e ingresos de explotación se desglosa por las líneas que tenía la compañía; las más importantes de ellas eran las cuatro siguientes: 1. Línea principal, de Madrid a Irún; 2. Línea

de Barcelona a Alsasua; 3. Línea de Asturias, Galicia y León (AGL); 4. Línea de Valencia (AVT). Asimismo, se desglosan los gastos y los ingresos de explotación por sus clases. Como comienzo del análisis financiero se presenta un cuadro con las cuentas de explotación globales de la compañía correspondientes a los años 1900 y 1925 en pesetas corrientes, con los porcentajes correspondientes, para que sea posible detectar los cambios de estructura del conjunto. A este respecto, es digno de notar el aumento porcentual que experimentan los Gastos de explotación, que son los gastos directos originados por la misma, los cuales pasan de un 43,22% en 1900 a un 65,61% en 1925. Pero ello es debido, simplemente, a la disminución del pago de intereses por obligaciones, provocada por la amortización de los empréstitos contraídos para la construcción de nuevos kilómetros de vías o para la compra de compañías ya existentes. Otra magnitud digna de ser tenida en cuenta es el considerable aumento de los kilómetros recorridos: de 15.306.465, en 1900, se pasa a 28.626.503, en 1925. Este cuadro inicial sirve para enmarcar todo el desarrollo posterior de la investigación particular de esta compañía.

Las cifras de la compañía NORTE se someten también al análisis de eficiencia y productividad por los mismos procedimientos que se le habían aplicado anteriormente junto al resto de compañías. Pero los resultados son distintos porque se consideran unas nuevas variables de *inputs* y *outputs*. Además, el análisis es más detallado, pues se realiza por líneas. De esta forma, las líneas ubicadas al norte

del país son las que se muestran más plenamente eficientes debido a su trazado transversal con respecto a la línea principal. Por otra parte, las líneas más eficientes fueron las dedicadas fundamentalmente al tráfico de mercancías con precios bajos. Respecto del cambio productivo se observa una reducción media anual del 2,4 por ciento, que el doctorando atribuye fundamentalmente a una pérdida de eficiencia técnica.

Las conclusiones generales de la tesis son breves y no hacen sino reflejar los resultados ya comentados.

En resumen, debe concluirse que la tesis doctoral comentada representa una buena aportación al conocimiento de las compañías ferroviarias españolas durante el período estudiado, una aportación muy ilustrativa y digna de ser tomada en consideración, no sólo porque pone de manifiesto la utilidad de la Historia de la Contabilidad para el análisis detallado de los sectores en los que se conserva abundante documentación contable, sino también porque el empleo de instrumentos matemáticos y econométricos para la determinación de la eficiencia y productividad de las empresas y de los sectores representa una novedad absoluta en el estudio del sector ferroviario español.

Referencias

- ARTOLA, Miguel (1978): *Los ferrocarriles en España 1844-1943*. 2 vol. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- CAMERON, Rondo (1961): *France and Economic Development of Europe, 1800-1914; conquests of peace and seeds of war*. Princeton University Press, Princeton.
- COMÍN COMÍN, Francisco, Pablo MARTÍN ACEÑA, Miguel MUÑOZ RUBIO y Javier VIDAL OLIVARES (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2007): *El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo*. Working Paper 03/2007. Departamento de análisis económico: teoría económica e historia económica. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid.
- FOSTER, Benjamin Franklin (1852): *The Origin and Progress of Bookkeeping: Comprising an Account of all the Works on this Subject, Published in the English Language, From 1543 to 1852, with Remarks, Critical and Historical*. Londres.
- GARCÉS, Benito Vicente (1869): *Diccionario razonado legislativo y práctico de los ferrocarriles españoles bajo el aspecto legal, técnico administrativo y legal de los mismos*. Indicador de los Caminos de Hierro, Madrid.
- HUMBERT, Gustave (1880): *Discours de M. le Procureur Général Humbert des origines de la comptabilité chez les Romains*. Paris.
- IMEDIO DIAZ, Joaquín (1934): *Contabilidad general y de transportes terrestres*, 2ª edición. Instituto Politécnico de Ferrocarriles, Madrid.
- JÄGER, Emil Ludwig (1868): *Die Berechnung der einfa-*

[34]

- chen Buchhalten ge-genüber der Italienischen*. Stuttgart.
- LUCHINI, Ernesto (1869): *Sulle origini storiche della professione dir agionere* (Conferencia pronunciada en los Actos de inauguración de la Accademia dei Ragionieri). Milán.
- MALUQUER DE MOTES, Jordi (2005): "Consumo y precios", capítulo 16 de Albert Carreras y Xavier Tafunell (coordinadores): *Estadísticas históricas de España: siglos XIX-XX*, 2ª edición, vol. I. Fundación BBVA, Bilbao.
- NADAL, Jordi (1975): *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Ariel, Barcelona. Véase, en especial, el Capítulo 2: "Deuda exterior, capitales extranjeros y ferrocarriles".
- OLIVER CASTAÑER, Emilio (dir.) (1885): *El Consultor del Tenedor de Libros. Estudios prácticos de contabilidad por partida doble, aplicados a los principales ramos de la Industria y el Comercio*, 2 vols. Marcelino Bordoy y Cía, Barcelona
- OLIVER CASTAÑER, Emilio (1897): *La Partida Doble. Estudios teórico-prácticos de contabilidad comercial al alcance de todos*, 2 vols. Vda. de Luis Tasso, Barcelona
- TORTELLA, Gabriel (1973): *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en el S. XIX*. Tecnos, Madrid.
- VOLMER, J. G. Ch. y RIJNBERK, C. van (1896): *Pacioulo's Verhandeling overmde Koopmansboekhouding in het Nederlandsch overgebracht*. Rotterdam.
- WAIS SANMARTÍN, Francisco (1967): *Historia general de los Ferrocarriles Españoles: (1830-1941)*. Editora Nacional, Madrid.

Esteban Hernández Esteve
(Universidad Autónoma de Madrid)