

concepció multifactorial (o multidimensional) de la causalitat en demografia (en ciències socials); l'altra, al millorament de la capacitat explicativa de la disciplina, tot dilucidant l'entrellat de les relacions causals. Totes dues són prou plausibles i raonables, però, al meu parer, i aquesta és l'observació crítica principal, caldria considerar-les, en el vocabulari de la mateixa teoria de la causalitat, més aviat condicions necessàries però no suficients. Tal vegada, hauria estat possible accentuar més (i exemplificar-ho) com les potencialitats i limitacions de l'explicació demogràfica resideixen més aviat en la disponibilitat de teories prou vigoroses heurísticament. L'investigador familiaritzat amb l'ús de models sap com és possible contrastar complexes interaccions (per exemple, mitjançant sistemes d'equacions simultànies), banals des del punt de vista teòric. Entre l'Escala de les dades i el Caribdis del model, cal resoldre encara molts entrellats de la lògica de les poblacions humanes. Un bon perfil de les complexitats d'aquesta feina pot trobar-se en les planes d'aquest llibre.

Francesc Muñoz
 Departament de Geografia
 Universitat Autònoma de Barcelona

GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1989); *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Espasa Calpe, Madrid, 233 pp.

Con *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Antonio Gómez Mendoza pretende cerrar una etapa de su carrera dedicada al estudio

del papel del ferrocarril en el desarrollo económico español. Etapa que inició con la publicación de su tesis doctoral *Transporte y cambio económico en España* (1981) a la que han seguido numerosos estudios sobre el tema.

Uno de los aspectos más destacables de la obra de Gómez Mendoza es el intento de conferir un sentido global a todo el estudio, huyendo de esta manera de uno de los problemas que suele conllevar este tipo de investigaciones: la falta de integración entre los diferentes temas tratados. También merece destacarse la voluntad del autor de no limitarse a hacer un buen tratado de economía sobre el problema ferroviario, sino el intento de dar el contrapunto a una serie de «dogmas» historiográficos que sobre la cuestión ferroviaria parecían incuestionables. Al dar la vuelta a muchos planteamientos tradicionales, utilizando algunos de los métodos de la Nueva Historia Económica, Gómez Mendoza ha podido avanzar un poco más en el estudio de la trascendencia del ferrocarril en la modernización de España.

La historiografía tradicional afirma que el ferrocarril fue el motor de la revolución industrial. Un planteamiento basado en la creencia de que este medio de locomoción no sólo permitía acarrear pesos mucho mayores, a mayores velocidades y con más regularidad que cualquier otro tipo de transporte hasta entonces conocido, sino que además llevaba asociado en su propio desarrollo el de otras industrias como la siderúrgica, la minera y la de material ferroviario, todas ellas consideradas como la base del desarrollo industrial. Para contestar a tal afirmación, utiliza los métodos de la Nueva Historia Económica que, contrariamente

te, considera al ferrocarril como una forma más de transporte. Esta nueva línea de pensamiento económico utiliza como novedad el concepto de ahorro social, concepto que permite cuantificar «el coste adicional de moviliar el tráfico ferroviario de un año determinado por los medios de transporte alternativos en el supuesto de que la red permaneciera cerrada durante ese espacio de tiempo» (p. 189).

Desde esta concepción se han estudiado diferentes naciones como Alemania, Bélgica, Inglaterra, Estados Unidos y la Rusia zarista, llegando en todos los casos a la conclusión de que el ahorro social habría sido mínimo puesto que el transporte que requería el proceso industrializador podría haberse realizado con facilidad con medios alternativos como canales, navegación de cabotaje y caballerías.

La aplicación de este concepto a España, entre 1844-1913, conduce sin embargo a conclusiones harto diferentes. La explicación residiría en la singularidad del caso español: el relieve peninsular no permitía la construcción de canales, las carreteras estaban en mal estado, y la navegación de cabotaje era insuficiente. El tren, por tanto, supuso una innovación sin alternativas en la historia del transporte español.

De todas maneras, la perspectiva histórica permite calibrar la verdadera trascendencia del fenómeno ferroviario, permitiendo llegar a la conclusión de que si bien es incuestionable el papel del ferrocarril como forma de transporte altamente eficaz, éste no se convirtió en la panacea de la revolución industrial. Pese a la construcción de la red, España no alcanzó los niveles de desarrollo económico de

muchos países europeos, quedando relegada a una posición modesta.

Llegando a este punto, el autor intenta dar una interpretación real a la trascendencia del fenómeno ferroviario en España, tratando de definir cual fue la aportación objetiva del ferrocarril a la economía española de principios de siglo.

Para ello estudia en primer lugar como se construyó la red y cuales fueron sus protagonistas, haciendo especial hincapié en la importancia de la política gubernamental en el proceso de construcción de la red, a la vez que dedica gran parte de su exposición al papel de las compañías ferroviarias. También aborda el estudio de las industrias que tradicionalmente son consideradas como base del proceso industrializador: siderúrgica, hullera, de material ferroviario, etc., que tenían en común la dependencia total o parcial de la industria ferroviaria. El último punto tratado es el papel del ferrocarril en la articulación del mercado interior, estudiando de forma particular aquellos productos más relevantes de la economía española: vinos, aceites, harinas y cereales.

Para algunos economistas, la incapacidad de España para conseguir situarse en un nivel apto de industrialización fue consecuencia del diseño radial de la red, puesto que no satisfacía las necesidades de la economía española. Según Gómez Mendoza no disponemos de la información necesaria para valorar correctamente la intensidad de los flujos comerciales de la época. En estas condiciones será difícil determinar si la configuración de la red era la más adecuada. Por otro lado, la precaria situación de la Hacienda española y de las compañías ferroviarias hacía difícil conseguir una red de mayor kilo-

metraje, tendiendo su diseño a minimizar los costos de construcción.

Otra cuestión a señalar es el controvertido ancho de vía español, el cual dificultaba los intercambios por la frontera francesa con el resto de Europa. Gómez Mendoza considera que, si bien el ancho de vía impidió una óptima conectividad territorial, hay que tener en cuenta que la economía española no estaba en condiciones de exportar, mientras que las importaciones fueron haciéndose regularmente.

Una consideración bastante extendida es la incidencia negativa de la política librecambista, la cual, al permitir las importaciones de los materiales para la construcción de la red, no condujo al desarrollo industrial esperado. El autor considera que difícilmente la industria de la época podía haber hecho frente a la demanda generada con el tendido de las líneas férreas. La política liberal permitió la compra de material extranjero a buen precio y de calidad. Una política arancelaria en ese momento hubiera conducido a la estrangulación de la industria ferroviaria. Sólo cuando con posterioridad la economía española alcanzó el nivel adecuado de desarrollo, pudo realizarse el proceso de sustitución de las importaciones, proceso que se aceleró con la aplicación del arancel de 1891.

Esta última cuestión plantea también el problema acerca del destino de la ayuda pública. Muchos autores coinciden en que habría sido más provechoso para el país la canalización de estas ayudas a la promoción de la industria y no, tal como sucedió, hacia el ferrocarril. Según este

planteamiento el desarrollo industrial hubiera generado el crecimiento del sector ferroviario. Contrariamente, Gómez Mendoza afirma que, dada la situación del transporte preferroviario, la industria no hubiera podido beneficiarse de estas ayudas puesto que no hubiera contado con los medios necesarios para el aprovisionamiento y posterior comercialización de sus productos. Era fundamental, según este criterio, dotar al territorio del transporte adecuado, lo que finalmente repercutiría en el esperado desarrollo industrial.

Para Gómez Mendoza, el papel esencial del ferrocarril en la modernización española residió en la articulación del mercado nacional. La economía española preferroviaria consistía en un conjunto de mercados locales y regionales con escasa articulación entre ellos. Con la construcción de la red se consiguió superar la barrera del transporte tradicional y conectar todo el territorio mediante un mismo sistema de transporte.

En resumen, estamos ante una obra sufragánea, bien documentada y que plantea numerosos puntos de discusión. Su lectura es sin duda recomendable a todas aquellas personas interesadas en nuestra historia económica más reciente, la cual difícilmente puede entenderse sin hacer referencia al papel que desempeñó el ferrocarril en la articulación del territorio y en el desarrollo económico.

Esther Vidal i Raich
 Departament de Geografia Humana
 Universitat de Barcelona