

estas actividades a través de todos los actores que intervinieron y se relacionaron con la compañía. Tras realizar una comparación con lo sucedido en Estados Unidos, establece una clara conclusión: a su juicio, en Canadá la compañía se centró en la instalación de líneas y redes telefónicas en áreas urbanas, mientras que en Estados Unidos la expansión fue mucho más generalizada, con la excepción de pequeñas localidades.

El último capítulo de la obra, «The system gospel», recoge una detallada y exhaustiva descripción de algunos de los grandes hombres de la telefonía estadounidense de principios del siglo xx. Son los casos de Walter Gifford, presidente de la American Telephone and Telegraph Company, y Theodore Vail, presidente de la AT&T, compañía creada el mismo año, 1885, del nacimiento de Gifford. Esta compañía surgió en el mercado estadounidense y trajo, según el autor, aires nuevos al sector, ya que generalizó el desarrollo del servicio a través de sus colaboraciones continuas con el gobierno y el sector comercial.

El libro del profesor MacDougall es una obra bien trabajada, profusamente detallada, que incluye aspectos contextuales de la historia estadounidense y canadiense. Es también un trabajo de historia comparada entre 2 países que comparten frontera y uno de los

idiomas, pero que desde su fundación han estado profundamente distanciados por variadas razones. Todo el argumento de la obra está centrado en la conocida edad de oro estadounidense, una época corta pero intensa en la que se formaron buena parte de las organizaciones y compañías que ayudaron al fortalecimiento de la «Gilded Age» comentada por el autor.

Robert MacDougall es un experimentado investigador sobre diferentes aspectos de la historia de las telecomunicaciones en Estados Unidos y Canadá. En esta ocasión, el eje de la obra es la política económica del teléfono, en otras, han sido las relaciones de los empleados de diversa y variada tipología u otros temas afines. Por su amplio conocimiento del tema, las obras de MacDougall resultan siempre atractivas para el lector o el interesado en la desconocida historia de uno de los grandes instrumentos de comunicación de la humanidad: el teléfono.

Begoña Villanueva García

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, Bilbao, España

<http://dx.doi.org/10.1016/j.ihe.2015.03.007>

Albert Broder. Los ferrocarriles españoles (1854-1913): el gran negocio de los franceses. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2012, 412 págs., ISBN: 978-84-89649-78-1.

Creo haber sido una de las pocas personas que ha leído entera *Le rôle des intérêts économiques étrangers dans la croissance de l'Espagne au XIX^e siècle*, la magna obra del profesor Albert Broder, ultimada en 1981 y defendida como Tesis de Estado en la Université Paris X (Francia). Conservada en la biblioteca del Banco de España, sus 10 volúmenes y más de 3.000 páginas son, probablemente, el compendio más completo para conocer los entresijos de la inversión internacional en España en el largo siglo XIX español. Dentro de este entramado inversor, la parte más importante recayó en el capital francés, y en especial en la banca y los ferrocarriles.

Este libro se ocupa específicamente de los ferrocarriles, un excelente estudio de caso sobre la actuación de la alta banca francesa en la movilización del ahorro galo con objeto de financiar los ferrocarriles españoles: en este caso, las «grandes redes» que controlaron las compañías de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), Caminos de Hierro del Norte de España (Norte) y Ferrocarriles Andaluces, y otras inversiones dispersas.

El libro empieza con una introducción que explica por qué los grandes bancos franceses resolvieron adentrarse en el negocio de la construcción del ferrocarril español. Como es conocido, fue la legislación –ampliamente promovida por los círculos de influencia franceses– la que precipitó esta decisión, mejor dicho, este «error de cálculo». Este provino del convencimiento por parte de los gestores franceses de que serían capaces no solo de contar con el apoyo inicial del ahorro galo, sino que podrían movilizar el «dormido» ahorro español. Con estos flujos financieros serían, pues, capaces de recrear el modelo *saintsimonista* de crecimiento con banca, ferrocarril y servicios públicos como principales sectores. Sin embargo, el ahorro patrio fue un *château en Espagne* más, pues jamás se presentó a esta cita. Las finanzas madrileñas no participaron en la aventura, demasiado ocupadas en las especulaciones en torno a la deuda pública. A pesar de ello, Broder deja claro que los franceses realizaron en España un excelente negocio.

El libro es muy rico en datos, por lo que animo al lector a que los consulte. Sin embargo, en esta reseña no les prestaré demasiada atención; me fijaré más en las particularidades comunes de las grandes y pequeñas aventuras que componen la obra. Una vez explicados el nacimiento y la organización de las grandes redes, el autor comienza su catálogo de empresas. Broder trata de manera conjunta a MZA y a Norte. Así, queda claro que, desde sus inicios, ambas sociedades tuvieron importantes dificultades para colocar acciones y obligaciones en el país. Asimismo, desde muy pronto constataron otro importante problema: los rendimientos fueron siempre muy inferiores a lo esperado, cuestión que determinó arreglos de deuda o la diferenciación de las obligaciones entre preferentes y variables.

En el siguiente capítulo, el autor estudia el proceso de ampliación de la red de las 2 compañías. El crecimiento de MZA fue, en principio, muy prudente, aunque errático. Broder analiza minuciosamente cómo MZA fue creciendo mediante la adquisición o construcción de líneas poco o nada rentables que lastraron los resultados globales de la red hasta la fusión con la compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia. Por su parte, la formación de la red de Norte estuvo marcada por el declive de los Pereire en su último refugio europeo. En ese proceso, destacan la absorción de la sociedad de los Ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona y, sobre todo, la mayor «españolización» de la compañía ya desde 1880.

En ambos casos, tanto el transporte de pasajeros como el de mercancías fue siempre menor de lo esperado, lo cual no menoscaba el negocio inicial de colocación. Asimismo, es interesante destacar la sustitución de maquinaria francesa por alemana, mucho más barata, una prueba más de la pérdida de peso de la economía francesa en el tránsito de la primera a la segunda ola industrializadora.

El tercer capítulo versa sobre la formación de la compañía de los Ferrocarriles Andaluces, una iniciativa tardía del Paribas. Más allá de describir el proceso de gestación de la compañía, es interesante comprobar que algunas de las preguntas que se hace el autor quedan sin una respuesta satisfactoria para el propio Broder, lo cual es una indudable marca de rigor científico. La más curiosa es por qué un banco como Paribas emprendió la aventura de los ferrocarriles en el sur de España y que además lo hiciera tarde, conociendo las dificultades de otros bancos galos y otras empresas de ferro-

carriles. Como era de esperar, el mercado meridional español no escapó a las características del resto del país: un escaso tráfico que determinó una escasa rentabilidad. En cualquier caso, Ferrocarriles Andaluces no solo se mantuvo independiente de anexiones, sino que permaneció ligada a Paribas bien entrado el siglo xx.

El último capítulo es una miscelánea de inversiones francesas menores e inversiones de otros países. Entre estas aventuras, destaca la compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal, cuyo destino fue ligado a la compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España, después de constatar la escasa viabilidad de ambas compañías. Lo mismo ocurrió con la compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, promovida por el aventurero catalán Ivo Bosch, que hundió definitivamente a Ferrocarriles Andaluces, tras sucumbir Paribas a las presiones del gobierno francés.

Para finalizar, Broder analiza algunas empresas belgas, entre las que destaca la compañía del Ferrocarril Central de Aragón, incidiendo en la rentabilidad y en el modelo de gestión de una empresa (con costes bajos e ingresos derivados de la venta de material) que los franceses nunca pudieron desarrollar.

En definitiva, repasando las distintas aventuras empresariales, uno se da cuenta de que ninguna o casi ninguna tuvo el éxito esperado, si es que lo tuvo. Entonces, ¿por qué «el gran negocio de los franceses»? ¿No sería mejor definirlo como el gran negocio de los bancos franceses? A la postre, parecieren ser los únicos beneficiados por la construcción del ferrocarril español, que tuvo un carácter extraordinariamente especulativo. Ello se demuestra no solo por el escaso interés de que dicha construcción tuviera efectos de arrastre sobre la industria francesa o que importara poco que el

ancho de vía aislara al mercado español del resto de Europa, sino también por las sobradas muestras de ingeniería financiera que el autor muestra a lo largo del libro.

Me quedarían simplemente unas líneas para presentar algunas debilidades de una obra cuyo valor es innegable. La edición que se nos presenta es una parte de la tesis del profesor Broder citada al comienzo de esta reseña, y por ello, pierde algo de su sentido. En efecto, a pesar del prólogo del autor, lo cierto es que queda sin explicar de manera explícita qué se quiere demostrar, lo cual se acentúa por las inexistentes conclusiones que darían más brillo al resultado final. Asimismo, se echa en falta algo más de síntesis, que haría más fácil que quien consulte el libro se hiciera una composición global del tema más allá del catálogo de empresas. Este, obviamente, es de gran valor, pero acaba por hacerse algo repetitivo para el lector, que se encuentra casi abrumado por las cifras, las precisiones milimétricas y las infinitas fuentes.

Todo ello, por supuesto, no menoscaba en absoluto una obra –que llega ahora en una de sus partes– que tuvo que ser de referencia para los historiadores económicos españoles. Estos se toparon con un formato, el de las tesis de Estado francesas, que hizo imposible una mayor divulgación.

Es, además, la mejor de las maneras de homenajear a Albert Broder.

Y eso... no tiene precio.

Rafael Castro Balaguer

Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, España

<http://dx.doi.org/10.1016/j.ihe.2015.03.008>

Rafael Dobado González y Andrés Calderón Fernández (Coords.). Pintura de los Reinos. Identidades compartidas en el mundo hispánico. Miradas varias, siglos XVI-XIX. Cornellà de Llobregat (Barcelona), Real Academia de la Historia, Fomento Cultural Banamex y Academia Mexicana de la Historia, 2012, 342 págs.

Si existe un artefacto histórico que se resiste a ser explicado en su compleja estructura político-institucional, cultural y económica es la llamada monarquía hispánica; y ello en su extensa duración temporal y en su dilatado, variado y variable alcance espacial. Su denominación carece de consenso y el uso de una u otra expresión define la posición de quien la utiliza para referirse a lo que «la gente conoce como *Imperio Español*», en palabras de Andrés Lira, director de la Academia Mexicana de la Historia. *Pintura de los Reinos* obedece a una inspiración muy apreciada por un sector tradicional de la historiografía que comparte el rechazo enérgico de la condición imperial de este entramado político. Lo explicita la directora del Fondo Cultural Banamex: el proyecto que patrocinaba «niega desde el título el carácter “colonial” o accesorio de América en el conjunto de la Monarquía Católica». Como si lo colonial fuera secundario en el seno de un imperio, en lugar de ser parte esencial del mismo.

El proyecto nació de una exposición de pintura y el libro lo hizo de 2 ciclos de conferencias, en Madrid y México, que al dar voz a destacados especialistas, se resiste a ser encerrado en los presupuestos antes mencionados, como lo prueban las contribuciones de Horst Pietschmann y Óscar Mazín, entre otros. *Pintura de los Reinos* reúne 16 textos en 3 secciones. Comentaremos los relativos a economía y población.

Los niveles de aproximación al pasado y la voluntad de comprensión desde las convicciones o desde el análisis factual marcan

las diferencias. Gonzalo Anes, lanza en ristre, embiste molinos que cree gigantes: la malhadada leyenda negra y su secuela discursiva, la letanía sobre el origen del subdesarrollo y de la miseria en la explotación colonial que obvia la corrupción y el mal gobierno de las etapas posteriores, nos dice, como si fueran explicaciones excluyentes. Tan entregado está a ensalzar las virtudes de la tarea civilizatoria, que las anunciadas consecuencias económicas de la desintegración de la «América virreinal», que dan título al artículo, se limitan a un cuadro de la evolución del PIB por habitante en el siglo XIX, convertido en prueba irrefutable del mal negocio de las independencias y el peor desempeño económico de las repúblicas.

Vicente Pérez Moreda ofrece una síntesis sobre la población española en los siglos XVI y XVII y los efectos de la emigración al Nuevo Mundo. De manera concisa resume las tesis de la población originaria de América y su hundimiento en el siglo XVI, para quedarse con la visión moderada, hoy ampliamente aceptada. A continuación, suscribe la explicación de Noble Cook que privilegia el intercambio biológico entre las causas del desplome, pero atribuye a las enfermedades letales entre el 90 y el 95% de la mortalidad atípica. Debe tratarse de una confusión, pues ese porcentaje responde a las cifras de Borah y S. Cook de la catástrofe demográfica en su conjunto, después de que elevaran la población precolombina a niveles máximos. Livi Bacci sitúa entre el 60 y el 80%, según el modelo escogido, la mortalidad de quienes fueron víctimas en el siglo XVI de algunas de las sucesivas epidemias, porque ni afectaban por igual a todas las edades ni debe desconocerse la progresiva inmunización. Mayor sorpresa produce que al registrar la recuperación demográfica del XVIII, conjeture que pudo deberse a las condiciones «garantizadas por la buena administración allí implantada a lo largo del periodo virreinal». Nada hallará el lector que illustre las consecuencias de las guerras de conquista, esclavización, abusos y sobre lo que Bacci, una vez las causas epidemiológicas pier-