

ciar adecuadamente la estructura económica y financiera a una fecha determinada. En segundo lugar, se identifica el Activo con el Capital, o aparece una cuenta de «Capital» entre las actividades de la empresa sin que se aclare esta denominación. Por último, aparecen relaciones de cuentas de activo o de pasivo mezcladas en algunos de los cuadros que ofrece para la empresa. En resumen, la historia de la empresa no puede reconstruirse partiendo de los documentos contables si no se realiza con las «herramientas» generalmente aceptadas de la contabilidad y el análisis de balances.

A partir de la anterior consideración, a uno le pueden surgir dudas razonables sobre si los análisis que realiza de la historia de la empresa se fundamentan adecuadamente en los datos contables interpretados correctamente. Y creo que es una pena que

surja esta duda, porque la historia de la empresa está bien interpretada, situada en el contexto económico de cada momento, y resulta atractiva para el lector interesado por este tipo de investigaciones.

Por tanto, mientras que la primera parte del libro creo que puede considerarse como una de las mejores aportaciones sobre el estudio de los empresarios en su entorno familiar y social, la segunda parte, donde se aborda el estudio de la empresa, necesita una mejor adecuación entre las fuentes contables internas y la reconstrucción histórica de la entidad.

En todo caso, la obra tiene interés y es un exponente claro de la creciente atención que los investigadores le están dedicando a la historia empresarial en nuestro país.

Rafael CASTEJÓN MONTIJANO  
UNED

Juan HELGUERA QUIJADA, Nicolás GARCÍA TAPIA y Fernando MOLINERO HERNANDO: *El Canal de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1988, 239 pp. (sin bibliografía ni índice alfabético).

El libro que comentamos es, en buena medida, reedición del impreso para una exposición sobre el Canal de Castilla celebrada en Valladolid\*; de él se vuelven a imprimir tres de

los artículos originales, sobre la historia (Juan Helguera); ingeniería de los canales (N. García Tapia), y geografía de la comarca (F. Molinero). Aclaremos de antemano que dedicaremos el comentario a subrayar los aspectos de la publicación que interesan al historiador, no insistiendo en los que resultan menos interesantes para lectores de esta Revista.

Es necesaria una breve referencia

\* *El Canal de Castilla*, Junta de Castilla y León, Madrid, 1986; con artículos de Carlos Sambricio (dos), Juan Helguera Quijada, Nicolás García Tapia, Fernando Molinero Hernando y Juan Navarro Baldeweg; 253 pp. de texto y 40 de catálogo; con notas; sin bibliografía ni índices.

a esta «primera edición» de 1986; el título es igual, y la información, en parte, coincidente. Hay tres trabajos que no se repiten en la de 1988; dos son sendos artículos de Carlos Sambricio, probablemente inéditos, y muy documentados, sobre la lógica jerárquica de la ordenación urbanística del territorio en la Ilustración y la gran importancia que los escritores de política económica atribuyeron a la política de obras públicas. Es avance de una amplia investigación sobre el urbanismo del siglo XVIII español. Del tercero, más de síntesis, de Nicolás García Tapia, principalmente interesan los comentarios sobre la tecnología, también histórica (puentes, molinos, maquinaria auxiliar, esclusas, barcas), utilizada. Los tres artículos llevan notas con los apoyos documentales.

Los artículos de Sambricio dan cuenta sólo parcial de la historiografía económica sobre la época, hoy ya muy abundante. Por otro lado, al plantear la función de los canales, no consideran que éstos, además de instrumento para la articulación del mercado y la política de libertad de comercio, tenían una función social esencial a la hora de amortiguar el paro (construcción de la obra) y llevar a cabo una política agraria reformista.

El libro incluye una colección de alzados hechos por un equipo dirigido por Juan Navarro Baldeweg, y el catálogo de la exposición, con mapas y planos del Servicio Geográfico del Ejército, Servicio Histórico Militar,

MOPU, Real Chancillería de Valladolid, Confederación Hidrográfica del Duero y Palacio Real de Madrid. El editor del libro, bellamente maquetado y con un aparato gráfico muy completo, no logra resolver adecuadamente la edición del catálogo de la exposición: son 40 páginas con todo tipo de planos, superficies, artefactos y piezas que, al ser reducciones considerables de originales de enormes dimensiones, impiden la lectura de rótulos, letreros y datos topográficos, ocultando al historiador su gran riqueza informativa.

La edición de 1988, que es la que aquí interesa principalmente, es la reimpresión de tres artículos del libro anterior: el de García Tapia, ya reseñado, y otros dos de Fernando Molinero y Juan Helguera. El de Molinero analiza el marco físico de la comarca abarcada por los canales, la geografía de los regadíos y la distribución de los recursos humanos (población), cultivo y aprovechamientos ganaderos y forestales generados por éste. El texto es el de 1986, aunque ahora hay más cuadros como apoyo estadístico.

El trabajo central, de este libro y el anterior, es la historia de los tres canales o tramos de canales unidos (del Norte, de Campos y del Sur) llamados históricamente canales o Canal de Castilla, de Juan Helguera Quijada. Es una pequeña monografía de casi 150 páginas, que se presenta como síntesis del tema. Lo es, aunque algo peculiar, pues es producto de una amplia investigación de archivo,

aunque no tenga notas a pie de página ni bibliografía citada, salvo la incluida en el texto. La opción probablemente la agradezca el lector de divulgación, pero menos el lector historiador, habituado a encontrar argumentos basados en citas de autoridad.

El autor, tras un breve prólogo sobre los antecedentes del transporte terrestre y los proyectos de navegación interior en la Castilla de los siglos XVI-XVII, se dedica sobre todo a narrar el proceso de construcción del denominado «Proyecto General de los Canales de Castilla y León» (1750-1804); hace breve mención a su financiación y explotación en la época de la Ilustración; sigue con la privatización (1831), auge y decadencia de los canales en el siglo XIX, sobre todo a partir de la llegada del ferrocarril, y acaba con la reversión al Estado (1919) y su reconversión en canales de regadío.

La lectura del trabajo ofrece no pocos datos interesantes e incluso sorprendentes por su novedad, y sugiere numerosos comentarios. Helguera nos habla de una construcción muy ambiciosa, bien diseñada ya antes de la llegada de Carlos III al poder; en este sentido, entre las referencias a los múltiples planes de construcción de canales que hubo en la Ilustración, destaca mercedamente el *Proyecto General de los Canales de Navegación y Riego para los reinos de Castilla y León*, de Antonio de Ulloa (1753), apoyado por Ensenada, que fue el eje vertebral de la

política hidráulica en la región durante el siglo XVIII.

El autor dedica gran atención a los cincuenta primeros años en que la red se concibió, construyó y empezó a funcionar. Las obras se iniciaron el 16-VII-1753; en 1791 quedó concluido el Canal del Norte, y en 1804 las obras quedaron interrumpidas por mucho tiempo. En ese momento los siete canales del gran proyecto de 1753 estaban inconclusos, habiéndose construido sólo el 45,5 por 100 del total del trazado previsto: los tres canales —Norte, Campos y Sur— se construyeron en parte; los canales de León, Zamora y de Segovia a El Espinar nunca tuvieron proyecto definitivo, y el Canal de Segovia lo tuvo, pero nunca se empezó.

No obstante, el impacto de la obra en la época fue notable en muchos aspectos. La red no fue concebida para regadío; su impacto, en este sentido, fue mínimo, y el único impulso directo que produjo en el entorno rural fue una gran transferencia monetaria en forma de masa salarial a los miles de jornaleros empleados en la construcción durante décadas. Por eso, los efectos en el poblamiento fueron mínimos, creándose sólo 11 nuevos núcleos de población (unas 100 familias en total). El efecto de esta masa salarial en las rentas campesinas de la comarca está por calcular aún. En fecha muy tardía, 1792, se inició la navegación comercial por los canales del Norte y Campos; apenas puede decirse nada de ella por no haber información sobre el volumen

y actividad del tráfico. Sí originó, en cambio, un notable desarrollo industrial a partir de la fuerza motriz hidráulica: 36 establecimientos industriales, la mayoría molinos harineros que se dedicaron a la transformación *in situ* de los cereales de la región. Esto, sin duda, impulsó el desarrollo del capital industrial y comercial, aunque el trabajo no hace mención de ello.

Las referencias a la gestión y financiación merecen gran atención. Los canales se financiaron con fondos estatales procedentes del monopolio de la renta de tabacos (impuesto indirecto sobre el consumo interior), una renta, sin duda, insuficiente pero constante y bastante segura. La gestión fue siempre pública; no intervino empresa privada alguna, y en todo momento dependieron directamente de la Real Hacienda. Las obras realizadas entre 1753 y 1804 costaron 83,4 millones de reales de vellón. La empresa fue privatizada el 17 de marzo de 1831.

Contrastemos estos datos con el proyecto de los canales Imperial de Aragón y Real de Tauste: se acometió (1766) por la vía tradicional de concesión a una compañía privilegiada, cuyo fracaso llevó a una estatización enormemente costosa (1772), y la financiación preveía emisiones de deuda de empresa en el mercado internacional de capitales, deuda que el Estado aumentó espectacularmente porque apenas destinó rentas propias. El coste total fue enorme: 98,1

millones en los años 1770-1790 (que no cubren todo el período de obras, 1766-1808), los cuales, con intereses, supusieron nada menos que 160 millones en veinte años. La deuda llegó al siglo XIX. Son sólo dos obras, con planificación y gestión muy distintas, que en algo más de cuarenta años costaron casi 250 millones, el 50 por 100 de un presupuesto anual medio del Estado en esos años: una cifra elevada. Y hubo otras. Los datos de Helguera, relacionados con otros proyectos como la construcción y remodelación de puertos, carreteras o embalses hidráulicos, son importantes por dos motivos: apuntan el gran peso financiero que las obras públicas llegaron a tener en la Hacienda borbónica, y nos plantean también una cuestión ignorada y crucial, a saber, con qué organización político-administrativa se llevó a cabo la primera política de obras públicas del Estado español moderno, y cuál fue su grado de eficiencia.

Helguera estudia también el siglo XIX, en que los canales, abandonados por una Hacienda en quiebra, fueron cedidos (1831) por ochenta años al financiero Alejandro Aguado en condiciones absolutamente privilegiadas, lo que permitió acabar su construcción, llegando el canal del Sur a Valladolid (1836) y el canal de Campos y su navegación a Medina de Rioseco (1849). El conjunto de servicios (navegación, fuerza hidráulica, principalmente para industrias harineras) supusieron un fuerte impulso para la agricultura cerealícola

norcastellana en las décadas centrales del siglo.

La llegada del ferrocarril, al principio complementaria e impulsora de los canales (Compañía del Ferrocarril de Isabel II, línea de Alar del Rey a Santander, 1859), arruinó la navegación cuando la nueva Compañía de los Ferrocarriles del Norte (líneas Madrid-Valladolid-Burgos-Irún y Venta de Baños-Alar del Rey) hundió deliberadamente las tarifas y compró la otra compañía (1874). Una historia algo trágica: la misma compañía, en los mismos años y exactamente con la misma táctica, hundía también la navegación del Canal Imperial de Aragón. La ruina de la floreciente industria harinera norcastellana se aceleró con la competencia de los granos ultramarinos y la pérdida de las colonias, a fines de siglo. Liquidada la doble función para la que fueron creados, con la vuelta a manos del Estado (1919), los canales castellanos fueron progresivamente orientados hacia el regadío, función que siguen desempeñando en la actualidad.

El conjunto de los trabajos incluye un importante aparato gráfico. La edición tiene calidad técnica, pero, desgraciadamente, como en la edición anterior, se desprecia la gran precisión y riqueza informativa de los muchos grandes planos editados, que aparecen como mero apoyo visual del texto (ejemplos en pp. 26, 31, 53, 66-67 y 200, entre otras).

Los tres trabajos dan una idea global y compensada de la institución;

la obra merece calificación muy positiva, y es de fácil lectura, aunque quien busque información científica echará de menos referencias bibliográficas y archivísticas. Historiográficamente, la obra, y en concreto el trabajo de J. Helguera, da una visión completa del peso que estos canales llegaron a tener como motor del mercado interior castellano en los siglos XVIII y XIX gracias a la navegación, y el gran valor que en un proyecto así llegaba a tener el agua como fuente de energía, lo que no se ha solido tener en cuenta en el análisis de otros casos peninsulares. Falta por concretar qué crecimiento agrario pudieron impulsar, no siendo canales de regadío.

Quizá lo único que se eche en falta sea un mayor esfuerzo por medir la dimensión social del tema. El artículo de García Tapiá traza la historia de las formas arquitectónicas y las tecnologías empleadas, pero no habla del uso; el de Helguera se dedica a historiar la obra pública, pero apenas menciona su valor social: qué incidencia tuvo en la sociedad campesina feudal tradicional, quiénes se beneficiaron de los ingenios hidráulicos construidos, o qué papel tuvo como generador de empleo y amortiguador de las crisis sociales que sacudieron la sociedad castellana de los siglos XVIII y XIX. Las obras públicas fueron hijas tanto del diseño ilustrado como de unas ciertas posibilidades financieras y de gestión, pero también, y sobre todo, fueron producto de la coyuntura: eran un

instrumento de la política social y recibían impulso cuando la crisis de coyuntura aumentaba, cuando la revuelta social obligaba a dar empleo a jornaleros y campesinos pobres, o a sustituirlos luego por presidiarios.

En los últimos años la historia de las obras públicas españolas se ha revalorizado como historia sectorial, al calor del creciente interés hacia el tema por parte del ministerio del ramo y diversos departamentos universitarios de arquitectura, ingeniería, geografía o economía, amén de los de historia. Ciertamente, la erudición

es necesaria y previa a toda síntesis explicativa, aunque no la sustituya. De todos depende que acabemos haciendo una historia al servicio de los canales, las máquinas y los edificios; una historia al servicio de las formas y las tipologías, o una historia que, estudiando todo esto y teniéndolo presente, dé también cuenta de los hombres organizados en sociedad. Una historia que sea de una vez ciencia social.

Guillermo PÉREZ SARRIÓN  
Universidad de Zaragoza

José María SERRANO SANZ: *El viraje proteccionista en la Restauración. La política comercial española, 1875-1895* (Prólogo de José Luis García Delgado), Madrid, Siglo XXI, 1987 (ni índice alfabético ni bibliografía).

Este libro me parece haber atraído menos atención de la que merece. Y merece atención no porque sus tesis sean tan novedosas como su autor y prologuista pretenden, sino porque quizá sea el primer libro que ofrece una interpretación clara, racional, y convincente de los avatares de la política comercial española durante las dos primeras décadas de la Restauración. Tiene razón el autor al decir que «la virulencia de la pasada polémica entre librecambistas y proteccionistas ha tenido el efecto de oscurecer el problema y llenar de tópicos la historia de nuestra política arancelaria» (p. XIII). Y es cierto también, como afirma García Delgado en la

página x, que la investigación y el análisis de Serrano Sanz van «precisando con nitidez no sólo el calendario del *viraje* proteccionista en la Restauración, sino también los factores determinantes y la naturaleza misma de esa opción de la política económica española en el marco de una definida situación del mercado internacional y de las estrategias comerciales de otros países europeos». Sin embargo, me parece exagerado calificar, como hace Serrano Sanz, de «extendida hipótesis» la opinión de que «el proteccionismo llegó con la propia Restauración y hasta era algo consustancial a la misma» (p. XIV).

La frase entrecomillada, la identi-