



Investigaciones de Historia Económica - Economic History Research

www.elsevier.es/ihe



Reseñas

Carlos Larrinaga Rodríguez. Diputaciones provinciales e infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo XX (1900-1936). El caso guipuzcoano (puertos, ferrocarriles y carreteras). Bilbao, Universidad del País Vasco, 2013, 294 págs., ISBN: 978-84-9860-862-5.

Las infraestructuras constituyen un elemento clave en los procesos de crecimiento económico. Por ello, su estudio ha concitado el interés de los historiadores económicos. El tema estrella ha sido el ferrocarril y su contribución al crecimiento económico. Otras infraestructuras de transportes como las carreteras, los puertos y los aeropuertos han sido menos estudiadas, en parte por la menor accesibilidad y/o dispersión de sus fuentes. Capítulo aparte lo forma el transporte urbano, cuyas peculiaridades y trascendencia en las pautas de movilidad han atraído a investigadores de diferentes campos (historiadores, economistas, geógrafos, arquitectos, sociólogos).

La energía representa otra infraestructura clave en la economía. El sector eléctrico, especialmente en su vertiente empresarial, ha sido también ampliamente investigado. Subsectores importantes, como el del gas o el petrolífero, han recibido menor atención.

Las telecomunicaciones completan el trípode de infraestructuras básicas en cualquier sociedad. Aunque queda mucho por hacer, conocemos ya las líneas maestras de su puesta en marcha y desarrollo en España. Finalmente, un elemento básico para la vida y la actividad económica como el agua ha atraído, aunque insuficientemente, la atención de los historiadores. No obstante, y salvando honrosas excepciones, sus estudios no han superado el descriptivismo localista.

En líneas generales, los estudios sobre infraestructuras en España se han centrado principalmente en analizar su contribución al crecimiento económico, su regulación administrativa y los perfiles empresariales de las compañías que las construían y explotaban. Al tratarse de actividades básicas y que tienden a constituir monopolios naturales, la intervención pública ha sido ineludible. No obstante, debido a su elevado coste y, en ocasiones, sofisticación tecnológica y complejidad de gestión, el Estado ha tendido a ceder su puesta en marcha y explotación a compañías privadas.

Hasta ahora, el estudio del papel de las administraciones en las infraestructuras se ha centrado en el Estado, o, en menor medida, y para el caso de los servicios públicos urbanos, en los ayuntamientos. Instituciones administrativas como las diputaciones, tan relevantes para la dotación de carreteras, agua o electricidad en el medio rural, apenas han recibido la atención de los investigadores. En este sentido, el libro de Carlos Larrinaga supone una contribución original a una temática descuidada. Se analiza, por otro lado, un ente administrativo especial: una provincia dotada de autonomía fiscal concretada en el denominado Concierto Económico.

La obra presenta una estructura clara, dividida en 2 partes. La primera sitúa al lector en el peculiar marco institucional vasco decimonónico, definido por el sistema foral y su posterior sustitución

por los conciertos económicos provinciales. También hace referencia al notable esfuerzo industrializador del último cuarto de ese siglo, con especial protagonismo del núcleo bilbaíno. No deja de ser llamativa la coincidencia temporal de ambos fenómenos (Concierto Económico e industrialización), lo que exigiría una mayor profundización sobre las posibles relaciones entre ambos. La abolición del sistema foral en 1876 en teoría igualó las diputaciones vascas con las del resto del país. No obstante, su sustitución por los conciertos económicos dotó de notables recursos financieros a las diputaciones vascas.

El estudio se centra en la provincia guipuzcoana, pero aborda también las actuaciones de las otras diputaciones vascas en materia de infraestructuras, con la voluntad expresa de compararlas con la experiencia guipuzcoana y evitar así caer en un estudio de caso aislado e inconexo. Llama la atención el contraste entre el dinamismo industrializador de las provincias costeras y la pervivencia de una economía agraria en Álava, teniendo las 3 un marco institucional similar, lo que obliga a matizar una posible relación mecánica entre industrialización y Concierto Económico.

Después de esa primera parte de contextualización, la obra se centra en la actuación de la Diputación de Guipúzcoa a lo largo de 3 etapas: hasta la Primera Guerra Mundial, durante la Dictadura de Primo de Rivera y la República. Se analizan los 3 principales campos de intervención: puertos, ferrocarriles y carreteras.

La provincia guipuzcoana presenta importantes peculiaridades en su economía. Comparte con la vizcaína el despegue industrializador. No obstante, este no fue tan intenso ni tan polarizado espacial y sectorialmente. Otra diferencia está en su más complicada orografía, conformando una serie de valles de reducida extensión, donde se asientan pequeños núcleos urbanos encajonados en sus laderas, y con graves problemas de expansión y comunicación. Ello explicaría tanto la necesidad acuciante de acometer importantes, y costosas, obras de transportes, como la fortaleza de los localismos a la hora de establecer los trazados concretos de dichas vías de comunicación. El libro muestra las dificultades para coordinar actuaciones y aprobar trazados consensuados, no solo en el interior de la provincia guipuzcoana, sino también entre las 4 provincias (las vasco-navarras) que disfrutaban de autonomía fiscal.

A diferencia del bilbaíno, el puerto donostiarra carecía de buenas condiciones de abrigo y calado. Por ello fue Pasajes el puerto provincial de referencia, respaldado por sus favorables condiciones naturales y su conexión con el ferrocarril del Norte. A partir de 1868 se fueron creando, en las principales ciudades del litoral, Juntas de Obras del Puerto, bajo el control del Ministerio de Fomento. Pasajes (1870-1927) y Valencia (1880-1902) fueron las únicas excepciones, ya que sus respectivas diputaciones detentaron el control de los recintos portuarios. En el caso guipuzcoano se constituyó en 1871 la Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes, cuyo capital, privado, fue respaldado por la Diputación garantizando un interés. En 1884 fue sustituida por la Sociedad General del Puerto de Pasajes, creada por el grupo del Crédit Mobilier, constituyendo uno de los

pocos ejemplos de presencia extranjera en la gestión portuaria. Su inoperancia llevó en 1901 a que la Diputación tomase las riendas e impulsase las obras que reactivaron la actividad portuaria. Esta actuación dinamizadora fue continuista, independientemente del partido político que controlase la entidad provincial.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII la red caminera vasca conoció una importante mejora, sustituyéndose los caminos de herradura por los carretilles, con un creciente protagonismo de sus diputaciones forales. Un segundo impulso tuvo lugar a partir de mediados del XIX, cuando los principales caminos de las redes provinciales pasaron a manos de las diputaciones, haciendo que sus redes superasen sensiblemente, en densidad por habitante y, sobre todo, por superficie, la media del país. La abolición del régimen foral no afectó, en la práctica, al protagonismo de las diputaciones vascas. El despegue del turismo termal y de baños en Guipúzcoa desde finales del siglo XIX impulsó, juntamente con la industrialización y mercantilización, la red de comunicaciones. La Diputación guipuzcoana no solo intervino en la construcción de las carreteras y caminos vecinales; también se encargó de su mantenimiento, muy costoso por la orografía y el clima. Los ingresos por peajes apenas suponían un tercio de estos costes.

La red ferroviaria vasca se caracterizó por su adecuación al desarrollo económico y su plena integración en la red general española, favoreciendo así la industrialización y su reorientación hacia el mercado interior español, mediante las líneas de vía ancha Madrid-Irún y Bilbao-Tudela, creándose el Banco de Bilbao para su financiación. La red de vía estrecha desempeñó un papel mucho más relevante que en otras regiones, favoreciendo la comunicación entre las provincias costeras e integrando dinámicas comarcas del interior. También en este campo las diputaciones vascas jugaron un importante rol, concediendo subvenciones reintegrables

a las compañías promotoras. El boom ferroviario tuvo lugar en las 2 últimas décadas del siglo XIX, aunque careció de un plan de conjunto. Esta descoordinación afectó a las relaciones entre la Diputación guipuzcoana y las empresas ferroviarias, y dificultó la interconexión de las líneas y la consiguiente integración de la red. Una excepción fue la colaboración para impulsar el Ferrocarril Vasco-Navarro.

La Dictadura de Primo de Rivera respetó los conciertos económicos, aunque intervino en los nombramientos de los diputados provinciales. El puerto de Pasajes se transfirió en 1927 al Estado. En materia ferroviaria la Diputación se hizo cargo, por primera vez, de la construcción y explotación de una línea, no meramente de su subvención. No hubo nuevas inversiones en la construcción de carreteras. La crisis económica de los años treinta influyó en muchas de las actuaciones provinciales, que se encaminaron a reducir el desempleo mediante las obras públicas.

La obra denota el oficio de su autor, aunque resulta quizás excesivamente prolija en la descripción de las actuaciones concretas. Quedan abiertas algunas líneas futuras de investigación, como las posibles conexiones entre los diputados provinciales y los grupos empresariales, en especial de las empresas implicadas directamente en las obras públicas. Sería también relevante contrastar la actuación guipuzcoana con la de una provincia carente de Concierto Económico. En cualquier caso, se trata de un libro que puede resultar útil no solo para los historiadores económicos de infraestructuras, sino también para los estudiosos de las haciendas territoriales.

Alberte Martínez López
Universidade da Coruña, A Coruña, España

<http://dx.doi.org/10.1016/j.ihe.2014.03.006>

Arón Cohen (Ed.). El trabajo y sus riesgos en la época contemporánea. Conocimiento, codificación, intervención y gestión. Barcelona, Colección Historia del Trabajo. Volumen 5. Icaria, Universitat de Barcelona, 2012, 378 págs., ISBN: 978-84-9888-410-4.

Este libro explora la cuestión de los riesgos laborales en la España contemporánea. Está conformado por diferentes contribuciones que fueron presentadas y debatidas en las XI Jornadas de Historia del Trabajo, organizadas por el grupo de Historia del Trabajo y Género (TIG) de la Universidad de Barcelona. Aunque el libro no presenta una estructura de bloques, en cierta medida podría hacerlo ya que sus 3 primeros capítulos están dedicados al trabajo en el campo y en algunas industrias rurales, analizando diferentes aspectos relacionados con la salud: higienismo, prevención, enfermedades infecciosas y accidentes de trabajo. Los capítulos centrales, 5 a 6, se ocupan de estos temas en la minería. El 8 y el 9 explican la gestión de 2 importantísimos seguros sociales, el de accidentes de trabajo y el de maternidad, respectivamente. Los 2 últimos desarrollan debates historiográficos: el 10 trata los riesgos del amianto y el 11 explora la historia de la salud en Francia desde finales del siglo XVIII hasta los últimos años del siglo XX.

Un tema presente en prácticamente toda la obra, que bien podría servir de hilo conductor de este volumen, es el de los accidentes de trabajo. Asimismo, todos los capítulos incorporan aspectos legislativos y de relaciones laborales. Los 2 primeros tratan de la posición secundaria del agro español en la constitución de una higiene del trabajo y medicina de urgencia en el caso de accidentes. Rodríguez

Ocaña desmiente el «mito de la salud rural» que consideraba que la vida en el campo era más saludable que en la ciudad. La mirada médica sobre las condiciones higiénicas en las viviendas, agravadas por la mala disposición de corrales, estercoleros, escasez de servicios (agua potable y saneamiento) y el escaso conocimiento de las prácticas avaladas por la ciencia, en conjunto producían lo que se conoce como «el problema sanitario rural» en España. Los higienistas se preocupaban también por la situación, construcción y condiciones mínimas de salubridad que habían de cumplir mataderos, cementerios y escuelas públicas, como muestran Puigvert y Solá para el mundo rural catalán. En cuanto a los accidentes laborales en el campo, Jerònia Pons explica las dificultades para la introducción del seguro de accidentes, debido a presiones de la patronal, de tal forma que el Convenio sobre Indemnizaciones del Trabajo en la Agricultura no se aprobó hasta la Segunda República. Por lo que atañe a enfermedades que afectaban en mayor medida al ámbito rural que al urbano, Josep Bernabeu y M. Eugenia Galiana analizan las causas de una infección común en el sudeste español, el tracoma, subrayando las pésimas condiciones de vida y de salud asociadas a ciertos ambientes: hacinamiento de personas y animales, insalubridad en las aguas de uso doméstico, abonos orgánicos y químicos que irritaban las mucosas, muchas horas de trabajo en el campo bajo una intensa luz solar. Esta infección, que se inició en las provincias de Murcia, Alicante y Castellón, se expandió en las décadas de 1920 y 1930 hacia las ciudades industriales de Cataluña, especialmente a Barcelona, debido a los movimientos migratorios de la población.

Los accidentes laborales constituyen el objeto central de estudio en los capítulos referentes a minería e industria. Ángel Pascual