

**Rafael Torres Sánchez. *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*. Madrid, Marcial Pons, 2013, 459 págs. ISBN-10: 8492820926; ISBN-13: 978-8492820924**

La formación del estado nacional moderno y los cambios financieros e institucionales tan decisivos que trajo consigo no pueden ser entendidos al margen de la lucha por la hegemonía europea. En el siglo XVIII, las prioridades dinásticas y religiosas de antaño fueron desplazadas por las económicas, las cuales en España se concretaron en un conjunto de reformas que pretendieron poner los dominios americanos al servicio del fortalecimiento político y militar del estado. Una política mercantilista sin duda tardía, en comparación con otros países, que requería la intervención militar con el fin de asegurar rutas y mercados y que exigía necesariamente la movilización de recursos fiscales, financieros, administrativos y empresariales para la guerra, de ahí el concepto acuñado por los historiadores de «estado fiscal-militar».

El libro que reseñamos estudia con vivos detalles y fino análisis las características del llamado estado fiscal-militar de Carlos III en una coyuntura crítica como fue la intervención de España en la guerra de independencia de las colonias británicas de Norteamérica. Esta ocasión ofrece un banco de pruebas donde valorar el alcance y la eficacia no ya solo de las finanzas públicas, sino también el carácter del estado borbónico y, en cierto modo, el éxito de las reformas emprendidas a raíz de la dolorosa derrota de la Guerra de los Siete Años. La imagen que se revela es la de una hacienda en exceso prudente y apenas endeudada, poco gravosa, en frágil equilibrio y propensa a intervenir de un modo que entorpeció el desarrollo de los mercados financieros.

La guerra exigió incrementar los ingresos ordinarios, lo cual era harto difícil por causa de la débil capacidad contributiva de la población y de la renuncia de la Corona a introducir nuevos impuestos por la vía de servicios, lo que por razones constitucionales requería alguna forma de consentimiento y prueba de ello es que el principal proyecto de reforma fiscal, el Catastro de Ensenada, más allá de las dificultades técnicas de su implantación, se había estrellado poco antes en los tribunales. Al igual que antes los Habsburgo y en ese momento otros estados, como el británico, los Borbones recurrieron a donativos para allegar recursos y promover el espíritu patriótico, desde donativos voluntarios de personas y corporaciones privadas, si bien eludiendo la concesión de mercedes compensatorias, a donativos forzosos de las provincias «exentas», a la manera de una contribución que de otro modo no habría pagado, y donativos eclesiásticos, que en realidad fueron adelantos del subsidio.

Por supuesto, las fuentes de financiación más seguras debían ser los tributos y la deuda pública. Los primeros debían consistir en la

explotación de las regalías de la Corona, como los estancos de la sal y el tabaco, los encabezamientos de las rentas provinciales y las rentas generales o de aduanas. Los resultados fueron un tanto limitados porque los derechos de aduanas aumentaron, pero después de aprobado el arancel de 1782, el incremento de las rentas provinciales en realidad procedía de la transferencia de los excedentes de propios y arbitrios o de los capitales de los pósitos, que dejaron sin medios a las haciendas locales, y los recargos en la sal y el tabaco rindieron mucho menos de lo esperado porque deprimieron el consumo, propiciaron el contrabando y aumentaron los costes de administración. En la práctica, el sistema fiscal heredado por los Borbones apenas fue modificado y si mostró alguna mejora en la eficacia, medida atinadamente en términos del tiempo transcurrido desde la aprobación de un tributo hasta el ingreso en caja, fue más bien poca.

El endeudamiento público producía auténtica aversión al gobierno y, de hecho, al finalizar la guerra era menor y menos costoso que el de otros países beligerantes. Es cierto que la gestión de la deuda antigua, los juros, y la dinástica, así como la disposición de los depósitos de particulares, una especie de empréstito forzoso, mermaron la reputación crediticia de la Corona, pero, aun así, lo más sorprendente es comprobar la existencia de una fuerte demanda de títulos del estado, como se vio con motivo de la exitosa emisión de fondos vitalicios. Sin embargo, el gobierno cortó las emisiones dificultando el desarrollo de un mercado de deuda pública. En su lugar, recurrió a empréstitos extranjeros y a la emisión de papel moneda. El proyecto no nato de Floridablanca para financiar el comercio indiano mediante la emisión de papel moneda con respaldo de los ingresos públicos difícilmente podía prosperar dada la crónica insuficiencia fiscal. La emisión de vales reales propuesta por Cabarrús despertó considerables y fundadas críticas, no siendo la única el hecho evidente de que era fruto de una negociación al margen del mercado y que implicaba la concesión de privilegios particulares. En esto Carlos III tampoco se apartó sustancialmente de sus antepasados, pero al igual que ellos debía atender el servicio de la deuda para mantener el crédito real.

El libro concluye mostrando el ciclo característico de la hacienda real, que consistía en un déficit crónico compensado periódicamente con las remesas americanas. Estas eran asimismo esenciales en la balanza exterior de la economía española. En condiciones normales, la hacienda y la economía podían mantenerse en equilibrio, aunque frágil, y asegurar la continuidad del sistema político. Sin embargo, un conflicto bélico podía convertirse en un desafío insuperable.

Ramón Lanza García

Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, España

<https://doi.org/10.1016/j.ihe.2017.04.001>  
1698-6989/

**Pere Pascual i Domènech. *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935)*. Una historia de la seva explotació. Barcelona, Eumo, 2015. Dos volúmenes, ISBN: 978-84-9766-555-1**

En 1999 se publicó una de las obras de referencia de la historia del ferrocarril en España: *Los caminos de la era industrial*, de Pere Pascual i Domènech. Según palabras de su autor, el libro que aquí reseño es una continuación de aquél. A mi juicio, en esta afirmación Pascual peca de modestia. Sería más correcto decir que *El ferrocarril a Catalunya* es una profundización dirigida hacia una de las vertientes de las empresas ferroviarias, la explotación

comercial. Lo que tampoco quiere decir que no se exploren otros temas, como los resultados financieros de las compañías o los costes de transporte. En cualquier caso, yo no diría que este libro sea una, digamos, «segunda parte» o una «revisión crítica»; es algo mucho más extenso.

Al igual que en *Los caminos...*, en esta obra no son objeto de estudio ni los ferrocarriles de vía estrecha, ni los tranvías, ni el metropolitano de Barcelona. Más complicado es describir el ámbito territorial. Inicialmente Pascual trabaja con compañías «catalanas» en el sentido de que lo es su capital; por ejemplo, la de Barcelona a Zaragoza, cuya zona de actuación excede la propia Cataluña. Pero desde el momento en el que las compañías catalanas van siendo

absorbidas, el objeto de estudio pasa a ser el ámbito catalán de las grandes compañías españolas, es decir, la «Red Catalana» de MZA, la antigua TBF, y las líneas catalanas absorbidas por Norte: Barcelona-Zaragoza, Reus a Tarragona y Lleida, y San Juan de las Abadesas. Este criterio es, al fin, razonable. El estudio termina un año antes de la Guerra Civil, lo que es decir un lustro antes de la nacionalización. Quizás esta sea una de las pocas fallas de la monografía. Resulta comprensible pasar por alto los tristes años finales de aquellas compañías, pero este proceder deja en el aire un período breve pero intenso que apenas aborda la bibliografía más contemporánea, ya que esta suele comenzar en el 41.

*El ferrocarril a Catalunya* estudia con extraordinario detalle la explotación de esas líneas ferroviarias, lo que exige mucho, mucho, espacio. La obra, encuadrada con un papel de tamaño algo menor al de un folio, consta de 2 volúmenes de unas 500 páginas cada uno. Calculo que Pere Pascual ha escrito una obra de más de medio millón de palabras, lo que quizás la sitúe como la monografía de historia económica en catalán más extensa. Pero no es esa extensión lo que la hace meritoria, es el detalle, la exquisita pulcritud con la que el autor trata cada tema. A lo largo de ese millar de páginas Pascual estudia de forma sistemática todos y cada uno de los asuntos concernientes a la explotación del ferrocarril en Cataluña. Y al decir «todos y cada uno» no estoy cayendo en una frase hecha.

La obra consta de una breve introducción, 3 grandes partes correspondientes a los períodos en los que el autor divide el centenar de años de estudio y una igualmente breve *cloenda*. Cada una de las 3 partes principales, tituladas «L'època de les expectatives defraudades», «Els anys d'incertesa» y «De la plenitud a la crisi», se estructura en varios capítulos que abordan las principales líneas que, partiendo de Barcelona, se dirigían a Francia, Zaragoza y Valen-

cia. A su vez, cada uno de los epígrafes concernientes a esas líneas se subdivide en otros que tratan: 1) «El tràfic de passatgers»; 2) «El tràfic de càrrega»; 3) «El moviment dels ingressos i el de les despeses d'explotació»; 4) «L'estructura de la despesa», y 5) «Els resultats financers». Junto a estos 5 bloques pueden aparecer otros, como el dedicado a los «desastres» causados por la guerra carlista en la línea de Barcelona a Zaragoza y Pamplona. Aunque, por supuesto, en el interior de cada epígrafe es donde esa rígida estructura más se compromete.

Como el lector fácilmente comprenderá, es imposible ofrecer un mínimo detalle de las principales aportaciones de esta obra. Pero no quiero dejar de hacer mención a 2 de ellas. O, mejor dicho, a 2 asuntos que se repiten a lo largo del texto, que están relacionados entre sí, y que han sido muy poco tratados por los historiadores catalanes y españoles. En primer lugar, la competencia de otros medios de transporte con el ferrocarril; especialmente, en el largo período anterior a la aparición de automóviles y camiones. En segundo lugar, y seguramente más importante, la política de tarifas de las compañías ferroviarias.

En definitiva, *El ferrocarril a Catalunya* es un espléndido trabajo de madurez del profesor Pascual i Domènech, catedrático de la Universitat de Barcelona y flamante presidente de la Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria. No es una obra para neófitos, pero, desde luego, quien quiera investigar sobre los ferrocarriles catalanes debe conocerla. Por lo demás, su precio la hace asequible.

Rafael Barquín  
UNED

<https://doi.org/10.1016/j.ihe.2017.04.002>  
1698-6989/

**Jacint Ros Hombravella. Joan Sardá. *Un economista clave en la España del siglo XX*. Pamplona, Thomson Reuters-Aranzadi, 2015, 183 págs., ISBN-10: 8490986363; ISBN-13: 978-8490986363.**

El economista, historiador, subdirector del Servicio de Estudios del Banco de España en el año de su fundación (1930) y ministro de Hacienda José Larraz abandonó su ministerio por considerar que estaba predicando en el desierto. Su desengaño se derivó de la imposibilidad de cambiar algunas medidas debatidas y aprobadas en el consejo de ministros del que formaba parte y que presidía el dictador Francisco Franco. Medidas tales como emitir moneda con la intención de ejercer un efecto saludable en el crecimiento de la maltrecha economía española de la posguerra. Anotó en sus memorias que «casi todo el Gobierno, con Franco a la cabeza, entendía que había que gastar mucho dinero, muchas pesetas, para poner en marcha el país. Yo me reía. Todo dimanaba de un error técnico, de un diagnóstico equivocado» (*Memorias*, Madrid, RACMYP, 2006, página 244). Su risa se congeló cuando finalmente fue consciente de que el dictador no estaba «detrás de mí», sino «contra mí», y dimitió en 1941. En los años 50 el también economista e historiador de temas monetarios Joan Sardá, al ser nombrado jefe del Servicio de Estudios del Banco de España, tuvo la oportunidad —que aprovechó— de enmendar las opiniones que habían causado una profunda frustración a Larraz, y ello a pesar del lastre —en pleno franquismo— que supuso haber servido en el ejército republicano, asesorar al consejero de la Generalitat Josep Tarradellas y pasar una «depuración» política después del conflicto civil.

La tesis de la biografía se resume en pocas palabras diciendo que Sardá desempeñó un papel «clave» en el cambio de orientación de la política económica del primer franquismo —autárquico e intervencionista— que apenas dejaba lugar al mercado. Además, Ros Hombravella afirma que el economista catalán no tuvo veleidades tecnócratas ni arbitristas, es decir, no confió en una «solución única», no se creyó en la posesión de una «fórmula única para convencer necesariamente a todos». Por supuesto que logró persuadir al «elector único», como Sardá llamó a Franco en algunas ocasiones. A pesar de su dudoso pasado para un buen franquista, se apreció su valía como economista sustentada en su sobresaliente formación teórica adquirida en la Universidad de Barcelona (donde entró en contacto con Antonio Flores de Lemus), en la Universidad de Múnich (donde colaboró con Adolf Weber) y en la London School of Economics (donde trabajaban economistas relevantes como Lionel Robbins), así como en su amplio conocimiento de la historia monetaria española (véase a modo de ejemplo su libro más sobresaliente, *La política monetaria y las fluctuaciones de la economía española en el siglo XIX*, publicado en 1948). Por supuesto que también contaron sus excelentes relaciones con diversas instituciones económicas internacionales, como el Fondo Monetario Internacional, que se originaron en sus años de asesor del banco central venezolano e imprescindibles para articular el Plan de Estabilización de 1959 dirigido a la liberalización de la economía española.

El estudio de Ros Hombravella, dividido en 10 capítulos, 2 anexos y una bibliografía, repasa cronológicamente los principales hitos de la vida personal y, sobre todo, profesional de Sardá, desde sus primeros estudios en el Colegio alemán de Barcelona hasta