

## MEDIR LA HISTORIA

P. TEMIN (Comp.) La Nueva Historia Económica. Lecturas seleccionadas.  
Madrid, 1984. 503 pp.

Gustavo Puente Feliz

La investigación histórica esta marcada por una constante preocupación por la renovación de carácter metodológico, por la búsqueda de una identidad propia. En este marco, las posturas que afloran en el siglo XX son las que rinden mayores frutos. Pero además, la renovación constante no se ha mantenido al margen de la que se ha producido en otras disciplinas sociales, sino que en muchos casos, se ha realizado de una forma conjunta, derivada e incluso a remolque unas de otras. A su vez, todo ello es producto de una progresiva preocupación de los historiadores por las cuestiones de carácter metodológico, aspecto este, que ha tenido un considerable impulso en los últimos años.

En concordancia con lo anteriormente expuesto, la Historia Económica es seguramente un ejemplo paradigmático de esta renovación. Nacida en la era contemporánea y en contacto directo y esencial con los problemas económicos y su repercusión social, llevaba en sí misma el germen de transformación, de búsqueda incansable del aparato metodológico más apropiado para su cometido.

Aunque con apreciable retraso (se publica por primera vez en 1973), llega hasta nosotros esta selección de textos representativos de la "Nueva Historia Económica". Si bien a estas alturas se puede decir que "no tan nueva". Este movimiento que surge a finales de la década de los cincuenta tiene ya una amplia andadura. Sus promotores y adictos inmediatamente se conocerán como "Nueva Historia Económica". Posteriormente se denominarán "cliómetros", en una afortunada confluencia de "Clío" y del afán de medir, que no de cuantificar.

Esta es la principal diferencia con el resto de los historiadores y de los estudiosos de la historia de la economía. Su principal aportación es, al menos, el intento por encontrar un método de análisis; la sistematización de la información y el sometimiento de la misma a los filtros metodológicos, que previamente han sido establecidos y ajustados a los postulados teóricos. Desde este punto de vista podemos añadir como mérito no menos relevante, que se procede a la demostración de hipótesis que establezcan relaciones de causalidad al tiempo que se obtiene una gradación. En este sentido es clarificadora la hipótesis formulada por R. W. Fogel cuando estudia el problema del ferrocarril en EE.UU.:

"Las conexiones ferroviarias entre los mercados primarios y los secundarios de la nación fueron una condición necesaria para el sistema de producción y distribución agrícola que caracterizó a la economía americana de la segunda mitad del

siglo XIX. Es más, si no hubieran existido dichas conexiones ferroviarias, habría surgido una pauta regional de producción agrícola que habría limitado significativamente el desarrollo de la economía americana" (1).

Ha pasado ya el suficiente tiempo como para cosechar defensores y detractores. Razón tiene Gabriel Tortellá al afirmar en el prólogo de la edición que nos ocupa que "la Nueva Historia Económica, es a estas alturas más "Historia Económica" (sobre todo "económica") que nueva. En todo caso, no es una niña, ni siquiera una adolescente, sino toda una mujer de unos veinticinco años, en la que admira más el desarrollo y la belleza formal que la juventud o la novedad". Así pues, no por tarde es menos importante la colección de textos que nos presenta P. Temin.

En 1957 se funda la escuela de la "Nueva Historia Económica". En su fundación se dan todos los requisitos necesarios para que la podamos considerar como tal. Para Cardoso y Brignoli, tres son las características fundamentales de esta nueva corriente: (2)

- 1).- Pretende ir más allá de la mera descripción a través de planteamientos precisos de las cuestiones que trata. "Se busca una integración global de la historia a la teoría económica actual, cuyos procedimientos y modelos son utilizados en su totalidad".
- 2).- Desde el punto de vista metodológico, una de las características más importantes y de mayor originalidad, es la utilización de hipótesis alternativas, es decir, se recurre a la simulación histórica: "no se vacila en imaginar cómo habría evolucionado determinada situación, si las estructuras, las técnicas o las circunstancias hubieran sido distintas; y ello con la finalidad de verificar si ciertos factores explicativos avanzados con frecuencia fueron realmente esenciales".
- 3).- Hay un rechazo de las "interpretaciones globales", aunque también es cierto que no formulan propuestas alternativas.

Por tanto, podemos afirmar que la New Economic History, supone un importante aporte metodológico, aunque autores como Hobsbawm y Fontana coincidan en afirmar que desde el punto de vista de la aplicación concreta presenta considerables deficiencias (3). Sin embargo, la crítica más dura por parte de Fontana se refiere a los "novísimos".

La selección llevada a cabo representa una aportación importante en el conjunto bibliográfico de la Historia Económica. Me atrevería a afirmar que resulta especialmente valiosa para la docencia de esta materia. Entre sus virtudes y para el cometido antes citado destaca la representatividad de los trabajos elegidos, estructurados en seis grandes apartados: la medición del crecimiento económico; el efecto producido por la abundancia de tierra en la agricultura; el efecto producido por la abundancia de tierra en la industria; los ferrocarriles y su ahorro social; la banca y los ciclos económicos; y los efectos económicos de la esclavitud. La selección

finaliza con un séptimo apartado, realizado por el propio P. Temin sobre "El futuro de la Nueva Historia Económica".

Quedan pues recogidos los temas que han centrado la atención de los investigadores de la faceta económica de la historia. Es la misma estructura del libro la que proporciona una propuesta de trabajo, ya que cada uno de sus apartados contiene una inmejorable aportación de material para ser utilizado en la labor práctica de la docencia. Profesores y alumnos pueden entrar en la controversia que suscitan tanto las hipótesis mantenidas, como la metodología y las conclusiones. Este aspecto es tan destacable como el resto de las virtudes de la obra al aunar un aporte considerable de información con una destacable originalidad de la exposición, así como en el análisis. A todo lo expuesto hay que añadir la abundante y rica bibliografía que figura al final de cada una de las lecturas que se nos proponen.

En el breve comentario que nos proponemos realizar, centramos nuestra atención en el problema del ferrocarril. Esto se debe a dos razones fundamentales. En primer lugar, por la misma densidad de los trabajos; el tratamiento pormenorizado de cada uno requeriría un elevado número de páginas. En segundo lugar, porque la investigación sobre el desarrollo del ferrocarril en EE. UU., constituye un ejemplo significativo de esta corriente de la Historia Económica.

La parte central de la obra (además de la más amplia), es la IV, que bajo el título genérico de "Los ferrocarriles y su ahorro social", es por sí misma un esclarecedor ejemplo del alcance y significado de los trabajos de la Nueva Historia Económica. Por otra parte, se da la circunstancia de que se recogen críticas al trabajo original de Fogel. Este autor, publica en 1962 el artículo "Enfoque cuantitativo del estudio de los ferrocarriles en el crecimiento económico americano: un informe de algunos resultados preliminares" (4). Posteriormente, en 1969, P.A. David, publica "La innovación del transporte y el crecimiento económico: el profesor Fogel anda con ferrocarriles y descarrila" (5). Significativo título para un trabajo en el que se recoge una minuciosa crítica de los postulados de Fogel. En 1979, Fogel retoma la controversia, contestando a P.A. David en su trabajo "Notas sobre la controversia en torno al ahorro social" (6). El punto central de la discusión es provocado por el concepto de "ahorro social" utilizado por Fogel. Es fundamental señalar que la investigación de Fogel desencadena una profunda conmoción entre los historiadores y que fueron muchos los que manifestaron un abierto desacuerdo con sus propuestas.

La idea de que el ferrocarril había constituido el motor fundamental del despegue americano se había convertido en clásica, siendo progresivamente reforzada por las conclusiones a que iban llegando los historiadores. Desde el artículo publicado por primera vez en 1944 por Jenks, hasta C.I. Savage, quien en 1959 en su obra An Economic History of Transport, afirma que es muy difícil exagerar la importancia atribuida al ferrocarril, siendo casi imposible que sin él se hubiese producido la colonización y el desarrollo del Oeste americano. En sentido similar se expresa Rostow al afirmar que constituyó un elemento esencial para el desarrollo del mercado

y de las industrias de hierro y del carbón.

Sin embargo, para Fogel, y a pesar de que las pruebas que avalan estas ideas parecen definitivas, "solo demuestran que hubo una asociación entre el crecimiento de la red ferroviaria y el crecimiento de la economía. No establece una relación causal entre los ferrocarriles y la reorganización regional del comercio, el cambio de la estructura del producto, el aumento de la renta per capita o los demás cambios estratégicos varios que caracterizan a la economía americana del siglo pasado. Ni siquiera establece prima facie que los ferrocarriles fueran una condición necesaria para que se produjera este desarrollo (7).

Indudablemente, la propuesta del autor resulta chocante a la vez que un reto importante en la investigación histórica. En el fondo del problema late la intención, como reconoce el mismo Fogel, de ver si la aplicación de las técnicas de análisis de la teoría económica pueden rendir frutos en el campo de la investigación histórica. En primer lugar, define lo que entiende por "distribución interregional" y "distribución intrarregional". Por la primera entiende las transferencias de mercancías de los mercados primarios a los secundarios, es decir, del Medio Oeste al Este y al Sur. Por el contrario los otros recorridos quedarían dentro de la "intra-regional", referidos al transporte desde el lugar de producción al mercado primario y del mercado secundario al ámbito reducido en el que se distribuiría la mercancía. Si bien en un principio puede parecer que dichos términos serían fácilmente sustituibles por los de "transporte" y "distribución", sin embargo, debemos observar que en los empleados por Fogel hay una contraposición u oposición que enriquece y precisa el concepto, y además entra en juego la no menos importante consideración espacial, que en análisis concreto del ferrocarril adquiere especial importancia, ya que aparece una primera diferenciación entre transporte de largo y de corto recorrido.

El "ahorro social" será otro punto básico de la investigación de Fogel. Es definido como el ahorro atribuible al ferrocarril en la "distribución interregional" de mercancías agrícolas. Se obtendría de la diferencia que representa la evaluación del coste del transporte por ferrocarril con el de un coste de transporte alternativo siguiendo las mismas pautas. La medida del mismo es la representación del grado de importancia atribuible al ferrocarril, o dicho en otras palabras, si la falta del ferrocarril habría significado un escollo esencial para el crecimiento económico de EE.UU. La medida de "ahorro social" la realiza solamente para el año 1890, mientras que su hipótesis de trabajo abarca un período mucho más amplio, de casi medio siglo. A través de la programación lineal, es decir, de técnicas de estimación que son empleadas en la confección de cuentas de renta nacional, Fogel pretende establecer una medida de ese ahorro social. Es este sistema el que le permite llegar a la estimación del ahorro social agregado.

Finalmente, llega a la conclusión de que el "ahorro social atribuible a los ferrocarriles en el transporte interregional de productos agrícolas fue aproximadamente de un 1% de la renta nacional (8).

Pero llegados a este punto, el problema que se plantea es la determinación del "grado de importancia"; en qué medida ese ahorro social de un 1% es representativo de la trascendencia del ferrocarril, o por el contrario significa que el valor del transporte ferroviario fue menor de lo que tradicionalmente se había considerado. Asimismo, habría que determinar las bases sobre las que se establecería la diferencia entre un 1% y, por ejemplo, un 18%. La respuesta a todas estas cuestiones viene de la mano de la consideración del comportamiento del resto de las variables económicas, y en este sentido, la respuesta sería quizás un tanto complicada, aunque solo fuera por el mismo sistema de análisis que habría que emplear.

Fogel considera que si nos centramos exclusivamente en las "posibilidades de producción de la economía", soslayando lo que él denomina "cuestiones económicas esencialmente Keynesianas" y "suponiendo que la tasa marginal agregada de ahorro social y el cociente marginal agregado capital-producto hubieran sido lo que fueron realmente cuando la renta nacional era un 90% del nivel de 1890, la ausencia de ferrocarril interregional habría retrasado el desarrollo de la economía alrededor de tres meses" (9).

Por su parte, la respuesta que en 1969 da P.A. David a Fogel, no constituye solamente una crítica a su trabajo, sino también una justificación y sobre todo una llamada de atención acerca de algunas opiniones que habían aparecido sobre la obra de Fogel, y que eran producto, en muchas ocasiones, de lecturas realizadas apresuradamente. Sin embargo, el terreno de la crítica la estructura en tres apartados perfectamente determinados entre categorías: en la primera de ellas incluye fundamentalmente el problema de la precisión en las estimaciones del coste social que hubiese supuesto la sustitución del ferrocarril por otros medios de transporte. En segundo lugar, estima que "es necesario considerar el fundamento a partir del cual se sostiene que la pérdida social proporcional que lleva consigo la renuncia a los ferrocarriles es igual, cuando no superior, a la ganancia social neta proporcional atribuible a la introducción de la innovación antes de ese siglo" (10). Es en el último apartado donde su crítica se hace más fuerte al referirse al "cociente del ahorro social sobre el PNB", ya que es considerado como un dato importante en la evaluación de la importancia que tuvo el ferrocarril en el crecimiento de EE.UU. durante el siglo XIX.

A lo largo de esta densa, interesante e incluso diría que aleccionadora selección de textos, quedan claras cuestiones fundamentales, de base desde el punto de vista metodológico. Es absolutamente necesario que el historiador posea una base matemática sólida y amplia que le permita acceder tanto a formulaciones, como a cálculos que cada vez son más imprescindibles en las investigaciones de Historia Económica. Por otro lado, la base económica salta a la vista; es constante la utilización de términos de la teoría económica, la no comprensión de los mismos lleva inexorablemente a la conclusión de que es imposible entender los textos. Sin embargo, que estas sean dos de las conclusiones más importantes no quiere decir que sean las únicas.

En otro orden de cosas, aunque dentro de la misma línea, me atrevo a mantener la recomendabilidad de la obra porque muestra en todo su alcance la diversidad de variables que debemos tener en cuenta en la investigación económica. La Nueva Historia Económica se presenta como una constante pregunta, una cuestión permanente que intenta encontrar los nexos entre los diferentes elementos que componen la realidad de un momento determinado. Quizás no se haya hecho suficiente hincapié en esta cuestión, ha sido olvidada a manos de la más evidente de la medida. Sin embargo, si importante y novedosa es esta última, la primera ofrece una amplísima gama de posibilidades a la vez que representa la sana y necesaria inquietud que hace progresar a la investigación. Pero, seguramente es esta minuciosa puntualización la que, a su vez, ocasiona problemas importantes en el desarrollo del análisis, y de donde surge una parte de la crítica que se ha formulado a la Nueva Historia Económica, ya que se originan problemas de aplicación concreta, así como dificultades para establecer generalizaciones. La excesiva minuciosidad no se articula e integra en un marco más amplio de tal forma que las conclusiones pueden adolecer de amplitud.

Si tuviéramos que valorar los logros, y ciñéndonos al caso del ferrocarril, seguiríamos la exposición en siete puntos que realiza P.A. David. Este conjunto se articula en los siguientes planos fundamentales: necesidad de diferenciar entre los distintos medios de transporte, ferrocarril, caravana y vías navegables, teniendo en cuenta que su identificación no es posible; en segundo lugar, la diferenciación espacial que a su vez se orientaría en dos vertientes, las distancias a cubrir por el sistema de transporte (cortas, medias y largas) y la configuración del terreno de la zona que se analice; y en último término pero en relación con los dos planos anteriores, la diversidad en orden al tipo de mercancías objeto de transporte, así como la misma demanda de transporte. Es indudable que la controversia surgida en torno al trabajo de Fogel ha rendido frutos considerables, la mayor precisión en las consideraciones iniciales o de partida, y los cálculos es lo que más resalta.

Como punto final, es ineludible hacer una referencia al futuro de la Nueva Historia Económica. Su ya larga andadura ha sacado a la luz sus propios problemas y contradicciones. Se separó de la historia para volcarse en la economía, pero era inevitable que la diversidad del comportamiento humano se manifestase en toda su amplitud y riqueza, llevando a disfunciones en los esquemas de análisis (P. Temin). Quizás haya llegado el momento de una nueva aproximación a la historia en busca no de pautas eclécticas, pero sí de equilibrio. Si la Nueva Historia Económica no debe renunciar a sus logros, ni a su capacidad para medir, tampoco debe olvidar que medir es comparar y que en último término la medida es una convención creada y aceptada por el hombre que nos dice de las cosas del hombre pero que no las hace.

Universidad de León

NOTAS

- (1) FOGEL, R.W. "Enfoque cuantitativo del estudio de los ferrocarriles en el crecimiento económico americano: un informe de algunos resultados preliminares" en P.Temin. La Nueva Historia Económica. Lecturas seleccionadas. Madrid, 1984. pp. 177-217, p.184.
- (2) CARDOSO, F.S., C. y PEREZ BRIGNOLI, H. Los métodos en la Historia. Barcelona, 1979; p.33.
- (3) FONTANA, Josep. Historia (análisis del pasado y proyecto social). Barcelona, 1982. pp. 185 y ss.
- (4) Originariamente: FOGEL, R.W. "A quantitative approach to the study of railroads in American economic growth. a report of some preliminary findings" en JOURNAL OF ECONOMIC HISTORY. Vol. 22, 1962. pp. 163-197.
- (5) DAVID, P.A. "Transport innovation and economic growth: Professor Fogel on and off the rails" en ECONOMIC HISTORY REVIEW. Vol. 22, 1969, pp. 506-525.
- (6) FOGEL, R.W. "Notes on the social saving controversy" en JOURNAL OF ECONOMIC HISTORY. Vol. 39, 1979, pp.1-54.
- (7) FOGEL, R.W. O.c. p.179.
- (8) FOGEL, R.W. O.c. p. 213.
- (9) FOGEL, R.W. O.c. p. 213.
- (10) DAVID, P.A. "La innovación del transporte y el crecimiento económico: el profesor Fogel anda con ferrocarriles y descarrila" en P.Temin. La Nueva Historia Económica. Lecturas seleccionadas. Madrid, 1984. 219-249.