
Reseña: Matés-Barco, Juan Manuel y Caruana de las Cagigas, Leonardo (eds.), Entrepreneurship in Spain. A History

Autor(es): Jacobo-Marín, D.

Fuente: H-industri@: Revista de Historia de la Industria, los Servicios y las Empresas en América Latina, Nº 28 (Junio 2021), pp. 223-226.

Publicado por: Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

<http://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/2107>



Esta revista está protegida bajo una licencia *Creative Commons Attribution-NonCommercialNoDerivatives 4.0 International*.

Copia de la licencia: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>.

¿CÓMO CITAR?

Jacobo-Marín, Daniel. (2021) Reseña: Matés-Barco, Juan Manuel y Caruana de las Cagigas, Leonardo (eds.), Entrepreneurship in Spain. A History. *H-industri@* 28: 223-226.

<http://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/2107>



H-industri@ es una revista académica semestral editada en el marco del Área de Estudios Sobre la Industria Argentina y Latinoamericana (AESIAL) del Centro de Estudios de Historia Económica Argentina y Latinoamericana (CEHEAL), perteneciente al Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires (IIEP-Baires): <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind>

Matés-Barco, Juan Manuel y Caruana de las Cagigas, Leonardo (eds.), *Entrepreneurship in Spain. A History*. Nueva York y Londres: Routledge, 2021

Buena parte de la historiografía ha enfatizado que la iniciativa empresarial es un factor escaso en España. Resulta complejo explicar las causas de esta ausencia, debido a que el debate sobre la existencia de “espíritu empresarial” es añejo. Durante los siglos XIX y XX, escritores como Pío Baroja, Ramiro Maeztu y Miguel de Unamuno o políticos como Santiago Alba y Joaquín Costa, exponentes del movimiento denominado “regeneracionismo”, señalaron la ausencia de espíritu empresarial, la inexistencia de un grupo de empresarios dinámicos o la indiferencia hacia el lucro económico, como uno de los problemas del atraso de España. Este planteamiento fue asumido, desde un enfoque acrítico, por las posteriores generaciones de intelectuales y políticos. En ese sentido, a la historia de la empresa le ha costado abrirse camino en la historia económica española. Dos causas parecen explicar esta dificultad. Por un lado, la herencia legada por la historiografía posterior a la Segunda Guerra Mundial y, por otro, el prejuicio negativo que ha existido entre un buen número de investigadores a la hora de abordar los temas relativos a esta disciplina.

Entrepreneurship in Spain. A History es un libro editado por Juan Manuel Matés-Barco y Leonardo Caruana de las Cagigas, cuyo propósito principal es proveer un conjunto de “experiencias reales” que posibilitan el aprendizaje de estudiantes universitarios y profesionales en torno a la historia de la empresa en España. Las y los investigadores que colaboran en esta obra han trascendido el enfoque meramente descriptivo y desarrollan trabajos a profundidad sobre los procesos empresariales. Los casos seleccionados relatan un amplio panorama y son resultado de proyectos de investigación relevantes. Las empresas, los empresarios y los sectores analizados revelan la variedad de iniciativas y las múltiples actividades que se han generado en territorio español.

La articulación general de la obra pretende, por un lado, presentar empresas y empresarios de ámbitos menos conocidos, tanto desde el punto de vista regional como sectorial. Por otro lado, algunos de los estudios examinan sectores más generales como el abastecimiento de agua, el transporte por ferrocarril, el turismo, las multinacionales de origen español, así como el papel de los empresarios españoles en la transición política de la dictadura franquista a la actual democracia. Los trabajos responden a una rigurosa y detallada investigación que da cuenta de la complejidad empresarial. El libro está organizado en doce capítulos que narran, a partir de un enfoque teórico de naturaleza crítica, estudios sobre la historia de la empresa en España.

El primer capítulo, autoría de Mariano Castro-Valdivia, enfatiza que la elaboración y difusión de los estudios de caso sobre empresas y empresarios constituyen herramientas útiles que permiten comparar la experiencia empresarial previa y el examen concreto de éxitos y fracasos, que ocurren de forma cíclica en una determinada región o país. En ese contexto, se presentan modelos y postulados teóricos que se han desarrollado en otros ámbitos de la historia económica.

El estudio de David Carvajal se refiere al emprendimiento, las estrategias y las redes en torno al desarrollo comercial y de las empresas financieras durante la etapa preindustrial, de manera particular, las compañías radicadas en Castilla durante el siglo XVI. En tal

sentido, Carvajal afirma que de forma tradicional el comerciante castellano ha sido representado como un individuo conservador renuente al riesgo, sin embargo, un análisis detallado sobre las empresas castellanas de los siglos XV y XVI muestra que durante este periodo se puso en marcha en Castilla un modelo comercial que formaba parte de los mercados regionales, peninsulares e internacionales con bastante éxito. El objetivo de este texto es conocer los fundamentos de la empresa comercial y financiera en Castilla, y las razones que llevaron a estas instituciones, en poco más de medio siglo, a convertirse en poderosas organizaciones.

Posteriormente, el trabajo de Rafael Barquín, titulado “Molinos, no gigantes. Competencia y monopolio en la Ruta de Reinosa”, aborda el tema de la competencia y el monopolio en la compra-venta de trigo en la referida ruta durante buena parte del siglo XIX. La tesis central de este capítulo asume que el conjunto de actividades desarrolladas entre la producción de trigo en el norte de Castilla y la venta de su harina en Europa, Cuba y Cataluña, no tenía carácter oligopólico en ninguna de sus fases. En líneas gruesas, se trataba de mercados con una destacada peculiaridad: las importaciones de trigo y harina desde el extranjero estuvieron prohibidas durante muchos años. Barquín explora la hipótesis sobre la posible diferencia entre España (los campos de Castilla y el puerto de Santander) y el resto de Europa durante el siglo XIX, relativa al control de los mercados por “oscuros intereses de negocios”, la conclusión a la que llega es de sumo interés.

María Vázquez-Fariñas escribe el cuarto capítulo, la investigación se centra en la familia Lacave y, concretamente, en el papel desempeñado por la empresa Lacave & Echecopar durante la segunda mitad del siglo XIX. De forma tradicional, el negocio del vino ha sido una de las principales actividades económicas desarrolladas en la provincia de Cádiz. Aunque esta empresa gaditana se fundó en el primer tercio de la centuria, cobró especial relevancia a partir de 1850. No obstante, la llegada de una crisis al sector vitivinícola andaluz hacia fines del siglo trajo consigo serias dificultades para las empresas vinateras de la región. A partir del análisis de su contabilidad, la documentación de los protocolos notariales y publicaciones de la época, Vázquez-Fariñas revela cómo desarrollaba su actividad esta compañía, cuáles eran sus principales negocios y estrategias, y cómo afrontaron dicha crisis.

El capítulo de Mercedes Fernández-Paradas y José Francisco García-Ariza se ubica también en la región andaluza y versa sobre la Sociedad Azucarera Antequerana a fines del siglo XIX. Esta compañía tuvo preeminencia en la producción de azúcar y destaca la singularidad de Antequera, municipio importante de la provincia de Málaga donde estaba ubicada. Por otra parte, se analiza el grupo de hombres que conformó la sociedad, así como otros gestores que desempeñaron un papel importante en la puesta en marcha del ingenio durante la década de 1890. Asimismo, se examina su evolución y aspectos como la producción de azúcar, los ingresos y los beneficios de la compañía.

Juan Manuel Matés-Barco estudia el abastecimiento de agua desde la perspectiva de las pequeñas, medianas y grandes compañías a fines del siglo XIX y las primeras décadas del XX. Todas ellas impulsaron el desarrollo de este servicio público, aunque sus diferencias se han relacionado con el tamaño de las ciudades que abastecían. Igualmente, el capítulo revisa la estrategia empresarial practicada por estas compañías para dominar el mercado y la función de riesgo existente. La trayectoria de las compañías muestra un sector próspero que contribuyó a la “modernización” de las ciudades. Se apunta que su implantación estuvo

determinada por la propia naturaleza de la actividad, considerada como un servicio público, es decir, asentada en la figura de “monopolio natural” y en la fórmula de la concesión administrativa.

María José Vargas-Machuca examina las sociedades de crédito, comerciantes-banqueros y grandes bancos nacionales en Andalucía. Durante el siglo XIX, la actividad de banca, en su vertiente privada, fue desarrollada por dos tipos de agentes. Por un lado, los banqueros, los comerciantes-banqueros y las casas de banca constituidas bajo forma individual o, en alguna ocasión, como sociedades colectivas o comanditarias. Por otro, aquellas entidades constituidas en forma de sociedad anónima, como los bancos y las sociedades de crédito. En Andalucía, la legislación bancaria de mediados de siglo impulsó la creación de cuatro bancos de emisión y cinco sociedades de crédito propias, pero con una vida efímera como consecuencia de la crisis de 1866 y del Decreto Echegaray de 1874. La región quedó desde entonces sin ningún banco autóctono. Las necesidades financieras de la población fueron cubiertas por los banqueros privados y por los bancos nacionales que comenzaron a operar en este territorio en los primeros años del siglo XX.

Por otro lado, Miguel Muñoz Rubio y Pedro Pablo Ortúñez-Goicolea elaboran una extensa investigación sobre la etapa privada del ferrocarril en España, entre 1848 y 1941. El capítulo analiza las transformaciones experimentadas en los transportes por razones de orden tecnológico e institucional, especialmente en la segunda mitad del siglo XIX. Las dificultades existentes en el ámbito institucional y la política de transportes, estaban imbricados y resultaba muy difícil entenderlos de forma separada. Los autores registran que el Estado liberal español de fines del siglo XIX y primeras décadas del XX estuvo sistemáticamente lastrado por la escasez de recursos públicos y, a pesar del esfuerzo realizado, la gravedad del endeudamiento español fue una de las causas de la debilidad del crecimiento y del retraso en la modernización de España.

Carlos Larrinaga reflexiona sobre el negocio de las agencias españolas en los primeros años de la dictadura franquista. Aunque España se convirtió en una potencia turística de primer orden durante la década de 1960, los precedentes se sentaron con anterioridad. De forma inicial durante el primer tercio del siglo XX y, después, tras la Guerra Civil Española (1936-1939), en los primeros años del franquismo (1940-1960). En esos años se reconstruyó el sistema turístico y se atrajeron nuevos flujos de viajeros, que habían disminuido por los conflictos bélicos. Justamente, las agencias de viajes constituyeron una pieza fundamental dentro de la reorganización del sistema turístico en las décadas iniciales del franquismo.

En el capítulo décimo, Leonardo Caruana de las Cagigas estudia las claves de la apertura al exterior de la compañía de seguros Mapfre. Esta estrategia es una historia de expansión que empleaba el reaseguro como medio para conocer la situación real de las compañías que posteriormente fue adquiriendo. El salto de calidad fue relevante, se convirtió en uno de los líderes en el mercado latinoamericano, sin olvidar su presencia en otros países. La expansión, explica Caruana, se basó en sus elevados niveles de eficiencia y la ventaja de disponer de *know how* e intangibles adquiridos en España, especialmente en el ramo del seguro del automóvil. Este ramo fue la punta de lanza para su esparcimiento en numerosos países y en casi todas las esferas del negocio de los seguros.

Jorge Lafuente del Cano examina el papel que jugaron los empresarios españoles durante la transición política y económica entre 1975 y 1986. Con el fin de la dictadura, la

democratización y la ampliación de las libertades, nuevos actores adquirieron protagonismo en los debates y la vida pública del país. Los empresarios y sus organizaciones representativas emergieron como interlocutores necesarios. En tal sentido, política interior, exterior y económica se entrecruzaron de forma coyuntural en momentos especialmente graves y delicados para las empresas y los empresarios.

Finalmente, Pablo Alonso-Villa y Pedro Pablo Ortúñez-Goicolea reflexionan sobre el sector automotriz en la región de Castilla y León, cuyo caso de estudio es la compañía Lingotes Especiales. El sector del automóvil comenzó a desarrollarse a mediados del siglo XX en España. Desde entonces, se ha expandido con la llegada de empresas extranjeras de componentes y la aparición de otras de capital autóctono. Actualmente, esta región, junto con Cataluña, es líder nacional en la producción y exportación de vehículos y sus componentes. Las externalidades han provocado el nacimiento de un clúster automotriz que se ha convertido en el motor de la industria regional.

A pesar de las dificultades iniciales, la historia de la empresa en España ha tenido un impacto gradual en los ámbitos docente y de investigación, particularmente a partir de la década de 1990, gracias a que los historiadores económicos se han ocupado de elaborar, por ejemplo, trabajos sobre historia de las compañías o estudios sectoriales y regionales; con esto, el avance de esta disciplina ha marcado una ruta definida que ha conducido a que se aborden cuestiones cada vez más alejadas del núcleo clásico, como la estructura económica empresarial, el grado de integración vertical o la importancia del capital humano. En ese tenor, *Entrepreneurship in Spain. A History* contribuye de forma clara en tales propósitos.

Daniel Jacobo-Marín
Universidad de Jaén
jacobo.marind@gmail.com