

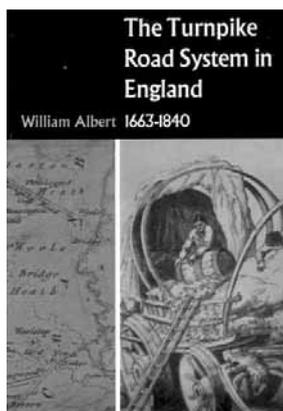
[196]

## Reseñas

En historia económica, como también sucede en otros ámbitos científicos, hay algunos trabajos que se atreven a abordar cuestiones básicas que explican alguna coyuntura o proceso económico, a pesar de que, aparentemente, sean ya bien conocidas, hasta el extremo de que aquellas cuestiones hubieran servido de argumento para reafirmar tesis aún más generalmente admitidas como consolidadas. Y en algunos casos, esos atrevidos trabajos en su origen, provocan una especie de cesura que obliga a replantear, al menos parcialmente, aquellas tesis tan consolidadas. Este principio básico para el avance del conocimiento científico, no debería ser olvidado por las nuevas generaciones de historiadores económicos, sobre todo, si fuera matizado exclusivamente por la llamada ‘ley de los rendimientos decrecientes’ en la investigación.

Sin duda, el trabajo de William Albert, publicado originalmente en 1972, es uno de esos casos que empezaron a obligar a replantear incluso alguna de las tesis más consolidadas sobre la Primera Revolución Industrial, ya de por sí, hace 36 años, con una ingente bibliografía.

Efectivamente, hasta las fechas en que se publicó el trabajo de Albert, se daba como admitido que hasta iniciada la industrialización inglesa en las últimas décadas del Setecientos, los caminos locales, e incluso las carreteras de peaje -las *turnpike* del título que reseño- eran muy deficientes y caras, lo que encarecía o entorpecía enormemente el transporte carreteril. Los caminos locales lo eran debido a su



*The Turnpike Road System in England 1663-1840*

---

**Autor:** William Albert  
**Editorial:** Cambridge-New York,  
Cambridge University Press, 1972.  
**Reedición digital-facsímil,** febrero  
2007.  
**Páginas:** 312  
**ISBN-13:** 978-0-521-03391-6

deficiente mantenimiento, producido por la dependencia de unos restringidos sistemas de contratación laboral de los necesarios trabajos de mantenimiento. Y, aún más importante, el sistema de carreteras de peaje, que se había iniciado ya en el siglo XVII, a la altura de los albores de la Revolución Industrial (RI) había supuesto “una centuria entera de esfuerzos inconexos hasta que comenzó la administración de los *Turnpike Trusts*, incluso para las arterias nacionales con origen en Londres, como la *Great North Road* a Edimburgo, la *Irish Road* a Holyhead o la *Great Western Road* que comunicaba Londres con Exeter”. Estas cuestiones, que podemos considerar básicas para interpretar las posibles alternativas de transporte necesarias en la industrialización, parecían muy consolidadas, al menos, desde que el afamado matrimonio de economistas británicos Sidney y Beatrice Webb publicaran en 1913 su obra *The Story of the Kings Highway*.

El tema quedó tan consolidado debido a tan importantes autores, que obras de síntesis muy conocidas son absolutas deudas de esta visión sobre el transporte terrestre previo a la R.I. o el ferrocarril. Los mejores ejemplos de la consolidación de la tesis de los Webb, y su consiguiente minusvaloración del transporte terrestre ferroviario o hipervaloración del papel realizado por los canales y el cabotaje, son los trabajos de H. J. Dyos y D.H. Aldcroft de 1969 -*British Transport: an Economic Survey from the Seventeenth Century to the Twentieth*- o el aún más general de Peter Mathias -*The First Industrial Nation. The Economic History of Britain, 1700-*

*1914*-, cuya primera edición es también de 1969.

Pues bien, el libro de Albert, inicialmente publicado tan sólo tres años después de las anteriores obras capitales en la bibliografía de la Revolución Industrial, provocó un antes y un después en la interpretación del papel de los diversos modos de transporte en la misma, debido a su rupturista y novedosa interpretación, con nuevos soportes documentales, de la calidad y efectividad del sistema inglés de carreteras de peaje mucho antes del comienzo de la RI.

Ya en su capítulo 3, “El desarrollo del *Turnpike System*”, que comienza con una larga cita de los Webb, demuestra basándose especialmente en documentos originales parlamentarios y, especialmente, de origen local, que en las 13 grandes carreteras con origen en Londres, cuya longitud total llegaría a sumar 1.563,5 millas, es decir, 2.516 km, ya se habían convertido en operativos mediante el peaje, en ¡1730!, el 57,4% del kilometraje total, y en 1750, es decir, dos o tres décadas previas al consensuado inicio de la RI, nada menos que el 88,3%. De acuerdo con sus mapas 2 (p. 35) y 3 (p. 41), y especialmente su tabla 1 (p. 42), en esta última fecha, las carreteras de peaje desde Londres a Bristol-Bath al Oeste, a Manchester en el Norte y a Harwich en el Nordeste, ya estaban totalmente terminadas y con menos de un 10% aún inacabado otras seis, entre ellas la más larga de todas, la Gran Carretera del Norte, que de sus 387 millas, tenía ya completadas 354, el 91,5%.

Siendo importantísima esta conclusión, contraria a la consolidada de los

[198]

Webb, sobre la elevada conectividad del sistema de peajes desde décadas antes del comienzo de la RI, no lo son de menor calado algunas otras del trabajo de Albert, quien lo estructuró tras un prefacio, agradecimientos y la Introducción, en ocho capítulos y uno final de sumario y conclusiones. Los dos primeros se refieren al sistema de transportes a finales del siglo XVII y a los orígenes de la administración centralizada de las respectivas carreteras, sustituyendo a la hasta entonces administración puramente local, mediante el principio de que las reparaciones de las mismas debidas al uso debían ser pagadas por los usuarios, el peaje, mediante la administración de los conocidos *turnpike trust*. El tercero, ya reseñado, analiza hasta los últimos detalles el proceso de desarrollo del sistema, tanto antes de 1750, como en y tras la denominada “manía” de 1751-1772, hasta el inicio de la nueva manía, ya ferroviaria, a fines de la década de los treinta del siglo XIX. Los cuatro siguientes capítulos están dedicados al análisis de lo que fue la administración, la financiación y la gestión de este sistema centralizado de carreteras de peaje. El capítulo 8, más de hipótesis de trabajo y agenda de futuras investigaciones, trata del posible impacto que las mejoras en las infraestructuras camineras debieron tener en la evolución del coste, seguridad y rapidez del transporte por carretera. Estos capítulos, ocho mapas y siete tablas, preceden a un amplio sumario y conclusiones (pp. 181-192) y a ocho exhaustivos apéndices, cada uno sustentador de las tesis de su respectivo capítulo.

La tesis central y las hipótesis de su último capítulo serán obligada cita y marcarían la agenda de investigación de los más prestigiosos historiadores del transporte británicos y sus resultados publicados, como por ejemplo, Theo Barker (1974, 1980, 1982, 1986, 1987 o 1993); J.A. Chartres (1975, 1977, 1985 y 1989); M.J. Freeman (1975, 1977, 1979, 1980 y 1988); Dorian Gerhold (198 y 1993), o Gerald L. Turnbull (1977, 1979, 1982 y 1985) entre otros, como puede comprobarse leyendo alguno de los trabajos de estos autores en el volumen recopilador, editado por Dorian Gerhold, *Road Transport in the Horse-Drawn Era*, publicado en la conocida serie de *Studies in Transport History* dirigida por John Armstrong.

En definitiva, la importancia de este libro para iniciar el cambio de perspectiva en la reivindicación de la importancia del transporte terrestre antes del ferrocarril, tanto para el tráfico de pasajeros, como para el correo y mercancías de poco peso en relación a su precio, y la complementariedad con el transporte por canal y cabotaje, cuestiones ya inexcusables para toda la aún amplísima bibliografía posterior, justifica sobradamente al estar ya descatalogado, la iniciativa de la editorial de la Universidad de Cambridge de reimprimir esta capital obra de William Albert.

José Luis Hernández Marco  
 Universidad del País  
 Vasco/E.H.U.