

Al Día



Historia global de los servicios en el siglo XX. Persistencia y cambio tecnológico

Carmona, 8-9 de septiembre de 2011

Las diferentes industrias tratadas en esta sesión proporcionaron una sugerente aproximación al papel desempeñado por el cambio tecnológico y los nuevos modelos tecnológicos en el sector servicios. Bajo diferentes puntos de vista, con especial referencia a los servicios bancarios y las redes, surgieron varios aspectos dignos de ser valorados.

B. Bátiz y T. Boyns se refirieron a las experiencias comunes de las empre-

sas en el terreno de los ordenadores y a su papel en los desarrollos internos y externos de éstas. Enfatizaron las fuertes conexiones entre el sector financiero, las consultoras y los fabricantes de ordenadores a finales de los años sesenta y setenta y las implicaciones de estos contactos en los modelos contables y de gestión. J. C. Maixé, al tratar especialmente las cajas españolas, señaló que fue la industria bancaria quien estimuló la demanda de algunas tecnologías, siendo esto un factor idiosincrásico respecto a otros países. Asimismo, en su comunicación se ponía especial énfasis en el papel relevante de la informatización y el teleproceso en la gestión y en la expansión de las empresas bancarias. Por su parte D. Di Caprio, F. J. Santos, y S. M. López incidieron en el papel de los bancos como creadores y transmisores de información gracias a los desarrollos de las TIC. Esta capacidad se ha convertido en una ventaja estratégica sustancial que ha favorecido la innovación tecnológica y la concentración de la industria, algo que los autores ilustraron a la luz de la presente crisis financiera. En definitiva los materiales citados sostienen el papel determinante que en la industria bancaria tienen las transferencias de información, desarrolladas gracias a las TIC. Aparecen como detonantes de la productividad, unas veces por su efecto sobre los mecanismos de gestión y de organización interna, y otras por las economías de escala y diversificación que generan. Este último aspecto se pone de relieve en la comunicación de A. Cubel, V. Esteve, J. A. Sanchis y M. T. Sanchis. Estos autores, con una sólida base empírica, muestran el impacto que la innovación ha tenido en el comportamiento de la productividad total de los factores en la economía

española en la segunda mitad del siglo XX, especialmente la entrada de tecnología extranjera, que ha tenido un impacto superior al de la innovación nacional.

La ponencia de Cubel et al. sirvió a los coordinadores para enlazar con los otros servicios, es decir, las redes. Cuatro fueron los casos que se expusieron, dos de ellos centrados en los transportes. Por un lado A. Martínez presentó el modelo de negocio de las compañías de transporte urbano en España desde finales del siglo XIX hasta finales del XX. En su ponencia, los aspectos de persistencias de tecnologías y cambios súbitos nos ofrecieron un buen ejemplo de lo que se pretendía con esta sesión. En similares términos habría que hablar de la ponencia de J. Galván, aunque en este caso la argumentación estuvo más centrada en los problemas institucionales y el modelo de gestión (privada frente a pública), referido todo ello al ferrocarril metropolitano de Madrid. Al hablar de estos servicios fue inevitable comprobar que su desarrollo ha estado ligado a los cambios sociales, al incremento de las clases medias y trabajadoras y al aumento de la renta per cápita. Así, la ponencia de R. Castro sobre la cadena comercial SIMAGO entre 1960-1973 supuso un ejemplo que condensaba todos aquellos cambios y relacionaba éstos con los avances que en países vecinos ya habían acontecido.

Los coordinadores habían solicitado en la convocatoria que los trabajos presentasen en la medida de lo posible panoramas comparativos. En este sentido el trabajo de I. Bartolomé y N. Lancioti es un ejercicio novedoso y difícil, en el que se compararon los sistemas eléctricos en España y Argentina entre 1890 y 1950. Esta perspectiva compa-

rada permitió a las autoras introducir su ponencia en el marco de las estrategias globales de las grandes firmas inglesas, alemanas y norteamericanas a la vez que observar cómo en cada país o regiones de los mismos se dieron experiencias divergentes.

[11]

La sesión se desarrolló de manera muy viva, con una constante intervención de los autores que contaron con el tiempo adecuado para matizar las cuestiones centrales que los coordinadores iban extrayendo. Todo ello terminó de dar una coherencia a la sesión de acuerdo a los objetivos que se habían fijado: estudiar los servicios desde la perspectiva de la persistencia y el cambio tecnológico e institucional, unir esto a una comparación internacional y poder dar una idea en la transformación que los servicios juegan en los niveles vitales de las poblaciones que los disfrutan.

Coordinadores: Santiago M. López (Universidad de Salamanca) y J. Carles Maixé-Altés (Universidad de A Coruña)

Niveau de vie et « révolution des objets »
dans les campagnes (17^e-19^e siècles)
Living Standards and "Consumer Revolutions" in the
Countryside (17th-19th centuries)

Colloque organisé par
Gérard BEAUR, Jean-Michel CHEVET, Rosa CONGOST,
Danilo GASPARINI, Ivano SARTOR

Jeu di 24 au Samedi 26 novembre 2011



Lieu : Tenuta Ca' Tron
Via Sile 41 - 31056 Roncade Treviso
Italie

Niveau de vie "et révolution des objets" dans les campagnes (17^e-19^e siècles). 2^{èmes} Journées d'Histoire des Campagnes Européennes de Ca'-Tron

Roncade, Treviso, 24-26 de novembre de 2011

Los días 24-26 de noviembre de 2011 se celebraron en la hacienda Ca' Tron (Roncade, Italia) las segundas jornadas sobre historia del mundo rural europeo organizadas por L'École des Hautes Études en Sciences Sociales. En concreto, las comunicaciones giraban en torno a la revolución del consumo y la revolución industrial en los ámbitos rurales de distintas áreas de Francia (Daniel Roche, Gérard Béaur, Laurent Herment, Jean-Michel Chevet), Italia (Paolo Malanima, Salvatore Ciriaco, Andrea Caracausi, David Celetti), Portugal (Andreia Duraes), Hungría (Péter Granasztói), Reino Unido (Mark Overton, Jane Whittle) y

España (Rosa Congost, Albert Serramontmany, Belén Moreno).

Como es bien sabido, los estudios sobre la historia de la cultura material y las pautas de consumo se han centrado especialmente en los centros urbanos, siendo mucho menos abundantes los análisis de los hábitos de consumo en las zonas rurales de la época moderna. Las ciudades, con sus dinámicos mercados, la llegada de productos foráneos, las nuevas formas de comercialización y la importancia de las actividades manufactureras y comerciales, fueron protagonistas de la "modernización" vinculada a la transformación de las pautas de consumo, especialmente a partir del siglo XVIII. Es en ese ámbito donde hay que ubicar la "revolución del consumo" de McKendrick. Pero, ¿qué ocurrió en las áreas rurales?, ¿qué papel jugaron en este proceso de transformación?, ¿qué sectores sociales rurales participaron de los cambios y cuáles fueron los "olvidados" del crecimiento?, ¿qué objetos fueron los instrumentos de esta transformación?, ¿estuvo ésta asociada a una "revolución industrial"? ¿qué parte de responsabilidad tuvo en este fenómeno el crecimiento de la oferta ligada a los cambios técnicos y qué parte debe atribuirse al crecimiento económico generador de poder de compra? Fueron estas cuestiones las que motivaron el encuentro en Treviso y las que articulaban tanto los textos presentados como las discusiones.

En primer lugar, señalar que los estudios —basados en su mayoría en la explotación sistemática de inventarios postmortem— muestran que el campo no fue ajeno a las transformaciones, aunque éstas se produjeron a un ritmo menor que en las urbes y afectaron de

manera muy desigual a los distintos sectores sociales agrarios. Algunos grupos sociales se mostraron más permeables que otros a los nuevos modos de consumir, especialmente aquellos que estaban bien situados en los mercados de la tierra y del capital, así como aquellos que pudieron aprovechar la buena coyuntura para los precios agrarios (parece ser el caso de los “treballadors” de algunas zonas de Girona, que vivieron un proceso de ascenso social patente también en la evolución de las dotes de sus hijas).

En segundo lugar, algunos de los *papers* presentados giraron en torno al concepto de “revolución industrial” de Jan de Vries, intentando detectar su existencia en las zonas analizadas. La mayoría de especialistas coincidieron en afirmar la existencia de un aumento de los esfuerzos productivos de las familias agrarias de la época (a partir, especialmente, de la complementariedad de ingresos agrarios y manufactureros), pero la finalidad de esta intensificación no parece clara. A la vista de la mayoría de los estudios, la revolución industrial fue más “forzada” (Malanima, Ciriaco, Caracausi, Moreno) que voluntaria, ya que el objetivo no era consumir más y mejores cosas – tal como sugiere De Vries para una zona limitada pero de fronteras poco definidas de la Europa Noroccidental–, sino sobrevivir en un contexto de descenso de los salarios a causa del crecimiento demográfico. En muchas áreas donde creció la industria a domicilio no se detectan cambios significativos en las pautas de consumo de la población y menos la presencia de “frivolidades” o artículos más o menos ostentosos – como los relojes personales que localiza De Vries en los inventarios de los trabajadores “industriosos” pertene-

cientes a las clases medias (son los únicos de los que ha localizado inventarios post mórtem)–. Lo que sí es detectable es la existencia de una fuerte diferenciación social entre los artesanos rurales con capital y aquellos que sólo contaban con su trabajo (cuyos inventarios sí es posible localizar en algunas zonas de la Europa mediterránea). Frente a las mediocres condiciones de vida de estos últimos, los agricultores / manufactureros con tierra o capital vivían en casas más amplias y confortables y estaban mejor vestidos y alimentados.

Belén Moreno Claverías (Universidad Autónoma de Madrid)

[14]



Seguros Privados *versus* Seguros Públicos en España (1900-2010)

Carmona, 8-9 de septiembre de 2011

Los cambios acaecidos en las economías de los países desarrollados a raíz de la industrialización ampliaron la necesidad de cobertura de los riesgos derivados de los accidentes de trabajo, la jubilación, la sanidad, la maternidad o el desempleo. En paralelo, creció también la cobertura de otros riesgos (vida, vivienda, incendios, transporte, cosechas...) en el ámbito privado. Desde una perspectiva histórica, y en la mayoría de los ámbitos de aplicación del seguro, las fórmulas del seguro público y el seguro privado compitieron, pero también se complementaron y colaboraron entre sí. Dentro de este contexto, la sesión “Seguros Privados *versus* Seguros Públicos en España (1900-2010)”, coordinada por Jerònia Pons Pons, Leonardo Caruana de las Cagigas y Margarita Vilar Rodríguez y celebrada en el marco del X Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica, pretendía reunir investigaciones que analizaran las causas, características y consecuencias de la gestión pública y/o privada de los diferentes seguros desde una perspectiva de largo plazo.

Los trabajos presentados por Gabriel Tortella (*¿Certidumbre o azar? Los orígenes del seguro en Europa*) y Robin Pearson (*Escaping from the sta-*

te? Historical paths to public and private insurance between the eighteenth and twentieth centuries) ofrecen una reflexión sobre los orígenes del seguro y la distribución histórica de las formas públicas y privadas de seguro desde una perspectiva internacional. En primer lugar, Tortella nos recuerda que el seguro no es un sistema válido para reducir el riesgo (eso es imposible), sino para redistribuir su incidencia, para amortiguar sus efectos sobre los individuos aislados y extenderlo en una capa de estrecha densidad sobre la sociedad en su conjunto (cuando se trata de seguridad social) o, al menos, entre un número amplio de personas dispuestas a compartir riesgos ajenos a cambio de una cierta compensación (cuando se trata de seguro privado). Por su parte, el trabajo de Pearson trata de identificar qué factores políticos, económicos y culturales, comunes a varios mercados, pudieron influir en el equilibrio entre las formas públicas y privadas de seguros en una amplia muestra de países entre el siglo XVIII y el siglo XX. Aunque el autor reconoce que es difícil establecer pautas claras de comportamiento, destaca que, las diversas culturas políticas y sus correspondientes marcos burocráticos y legales influyeron probablemente en la estructura de los mercados y en la distribución de la provisión de seguros entre los sectores público y privado y también entre las diferentes formas de seguros privados – cooperativas, mutuas, sociedades anónimas, sindicatos–.

Dentro del ámbito del nacimiento y desarrollo de los seguros sociales en España se presentaron dos comunicaciones. Primero, Alex Elu Teherán (CES, Madrid) analizó, en su trabajo *Las pensiones antes del INP. Panorama de la protección privada de la ve-*

jez: *deficiencias y gaps en la cobertura de la vejez*, las heterogéneas y deficientes fórmulas privadas de cobertura del riesgo de vejez que estuvieron vigentes en España antes del lanzamiento del seguro público en 1908. Concluye que las carencias y limitaciones del seguro privado de vejez favorecieron la implicación relativamente rápida y poco conflictiva del Estado en su protección. Segundo, Sergio Espuelas (Universidad de Barcelona) abordó el estudio de *La protección privada contra el desempleo en la España anterior a la Guerra Civil*. En sus conclusiones el autor apunta que, de forma contraria a lo que podría pensarse inicialmente, parece que el seguro público de desempleo tendió a desarrollarse primero en los países donde la protección privada había adquirido mayor alcance. Por su parte, el trabajo presentado por José Luis García Ruiz (Universidad Complutense) y Leonardo Caruana (Universidad de Granada), *The performance of mutuals as providers of the accident insurance in Spain, 1966-2006*, se centró en el estudio del seguro de accidentes de trabajo en el ámbito español, sus peculiaridades respecto a otros países europeos y los rasgos principales de sus empresas. En particular, su comunicación presta especial atención a FREMAP, mutua patronal líder en el negocio del seguro de accidentes en España.

Las sociedades de socorros mutuos representaron también un importante papel en la historia de la previsión española, sobre todo en aquellos ámbitos donde la cobertura social del Estado resultó tardía o deficiente, como por ejemplo la sanidad. Dentro de este marco, la comunicación elaborada por Margarita Vilar Rodríguez y Jerònia Pons Pons, *El papel de las sociedades de socorro mutuo en la cobertura del*

riesgo de enfermedad en España (1870-1942), ofrece un análisis de las sociedades de socorros que ofrecían cobertura sanitaria de diferentes índole (enfermedad, asistencia sanitaria, maternidad, farmacéutica y por muerte). Su estudio se centra en analizar los factores que condicionaron la evolución histórica de estas sociedades, el tipo de cobertura, las prestaciones que ofrecían y su relación con el desarrollo económico regional. Dentro de este enfoque, Pilar León Sanz (Universidad de Navarra) presentó su trabajo *Política y previsión social: La Conciliación (1944-1984)*, donde estudia la evolución de la que fue durante décadas la sociedad de socorros mutuos más importante de Navarra y que, más tarde, se convirtió en mutualidad. A través de su trayectoria, la autora pretende resaltar el importante papel representado por este tipo de instituciones en la historia de la previsión española. Finalmente, la comunicación elaborada por Alicia Gil Lázaro (Universidad de Sevilla), *Cobertura sanitaria y funcionamiento asistencial de una asociación migratoria: la Sociedad de Beneficencia Española de México (1910-1936)*, abordó el estudio de la cobertura sanitaria entre los emigrantes españoles en México a través de la solidaridad mutua. Su estudio revela cómo estas fórmulas de ayuda mutua se exportaron allende el mar, mostrando pautas de comportamiento y problemas similares a los observados en el caso español.

En general, el objetivo de esta sesión ha sido avanzar hacia un estado de la cuestión sobre el tema, combinando los trabajos reflexivos sobre los avances obtenidos en la investigación en los últimos años con nuevos enfoques de análisis. Dos principales lecciones pueden extraerse del debate generado en

[16]

este foro. Primero, que el seguro público y el seguro privado no se mantuvieron en compartimentos estancos, sino que las relaciones entre ambos fueron mucho más complejas y cambiaron a lo largo del tiempo en los diversos países. Segundo, que el análisis conjunto del seguro público y privado desde una perspectiva histórica enriquece la investigación y permite entender mejor el avance de las coberturas de los diferentes riesgos en el ámbito internacional.

Margarita Vilar Rodríguez (Universidad de A
Coruña)



Ferrocarriles y Electricidad en España: balance histórico, contexto europeo y desarrollo de la red

Almería, 10-11 noviembre 2011

En 1911 la provincia de Almería fue testigo de uno de los acontecimientos más destacables de una incipiente Segunda Revolución Industrial en España: las pruebas de la primera electrificación de un ferrocarril de vía ancha. Por este motivo, y con el impulso del Ministerio de Fomento, el Museo del Ferrocarril de Madrid y la Universidad de Almería, se ha celebrado durante los días 10 y 11 de noviembre, en el campus de la ciudad andaluza, el Seminario Internacional *Ferrocarriles y Electricidad en España: balance histórico, contexto europeo y desarrollo de la red*. Con el objetivo de conocer lo acontecido en la provincia andaluza en 1911 y de ofrecer una puesta en común de los diferentes procesos de la electrificación de ferrocarriles en Europa Occidental y Estados Unidos hasta nuestros días, se reunió a más de una docena de investigadores europeos especializados en el transporte y los ferrocarriles.

Es obligado destacar la presencia del profesor Albert Broder (Paris XII) entre los asistentes y ponentes del seminario, algo que tampoco pasó desapercibido para la Universidad de Almería, donde recibió un tan merecido como sincero y emotivo homenaje a su carrera. Albert Broder fue también el encargado de abrir las ponencias, primeramente intentando dar una visión general de la electrificación del transporte por ferrocarril, y posteriormente ofreciendo una imagen del proceso en Estados Unidos. En su intervención se pudo tomar contacto con los puntos clave del tema, presentes en los diferentes textos. Entre ellos, la elección del modelo de corriente eléctrica, la preocupación de los Estados en la no intervención, la diferencia entre ferrocarril y tranvía, y la repercusión económica y social de la electrificación.

El hecho de contar con investigadores de diferentes países europeos marcó la dinámica del evento, que se caracterizó por un análisis de los casos nacionales. También el estudio de las diferentes soluciones tecnológicas y los modelos económicos fue uno de los puntos comunes en este seminario. Así pues, la gran mayoría de los estudios presentados trataron de conocer, por países, los proyectos de los ingenieros y las compañías ferroviarias, las ventajas y desventajas de sus modelos y los motivos políticos o económicos en torno a sus decisiones. Ejemplo de este tipo de estudio fue el presentado por Peter Hetner (Universidad Halle-Wittenberg) para el caso de Alemania, que realizó un balance descriptivo del desarrollo de la electrificación en el país germano, marcado por la resistencia de las autoridades militares; aunque también aportó una comparación con los casos austriaco, suizo y sueco. En

esta misma línea pudimos presenciar los estudios de Serge Paquier (Université Jean Monet-San Etienne) para el caso suizo y Christophe Bouneau (Université Michel de Montaigne Bourdeaux 3) en torno a lo acontecido en Francia. Una de las ponencias más interesantes del seminario fue la presentada por Andrea Giuntini (Universidad degli Studi di Modena e Reggio Emilia) sobre la electrificación en Italia. El profesor expuso un estudio descriptivo del proceso, un estudio teórico en torno al debate de las diferentes opciones planteadas, un análisis económico de la importancia de la intervención estatal con la nacionalización del ferrocarril, y un estudio cuantitativo comparando las diferentes redes europeas electrificadas hasta la II Guerra Mundial.

Como es lógico los estudios del caso español fueron mayoritarios, y se dividieron en dos temas: la electrificación de Almería, estudio presentado por Domingo Cuéllar (Museo del Ferrocarril de Madrid) y Andrés Sánchez Picón (Universidad de Almería); y el desarrollo de la electrificación de la red ferroviaria, dividido en dos etapas: antes de 1940, presentado por Domingo Cuéllar; y a partir de esa fecha, realizado por Miguel Muñoz (Museo del Ferrocarril de Madrid). El caso de Almería ocupó la atención de los asistentes al congreso, un caso único en la red española que ha dejado clara la importancia de los intereses económicos en torno a la electrificación de los ferrocarriles y el debate tecnológico generado por los ingenieros al comenzar el siglo XX. Entre los investigadores asistentes se recogió la convicción de que el estudio de las revistas y publicaciones especializadas de ingeniería, como *Revue Generale de l'Électricité* o en España la *Revista de Obras Públicas*, constituye

[18]

una fuente de uso obligatorio para la investigación en el campo de la Historia de la Tecnología. De estas intervenciones cabe destacar el estudio económico y social de las razones que impulsaron la electrificación de los ferrocarriles mostrado por Domingo Cuéllar, razones clasificadas, según este autor, en tres campos: técnicas, higiénicas y económicas. Para el caso español, influido por el acontecimiento que se conmemoraba y el habitual predominio de la red de vía ancha, ha quedado pendiente un estudio de la red de vía métrica, algo que no ha sucedido con los trabajos enfocados a los demás países europeos donde tanto vía ancha como métrica son el mismo objeto de estudio.

Los análisis de historia económica de la electrificación fueron otro de los temas presentes en este seminario. Josean Garrués (Universidad de Granada) expuso un estudio sobre la intervención y regulación del sector eléctrico español. Se trata de una aportación novedosa, puesto que los estudios sobre electrificación se han centrado hasta la fecha en el análisis de la historia de la empresa y en la mayoría de los casos son estudios de carácter local y regional. Su trabajo estuvo centrado, a través de un importante estudio cuantitativo de las estadísticas de los consumos, en conocer la importancia real de la electrificación española en la producción industrial y sus sectores, antes y después de la Guerra Civil. De su trabajo también podemos extraer apuntes tecnológicos relevantes, como es la importancia de la energía hidroeléctrica desde los primeros compases de la electrificación en España, algo que Andrea Giuntini ya había apuntado para el caso italiano. En esta línea de investigación en Historia Económica, Andrés

Sánchez Picón (Universidad de Almería) y Miguel Ángel Pérez de Perceval (Universidad de Murcia) presentaron de forma conjunta un trabajo sobre la electrificación de la minería en el Sureste español, un proceso muy dinámico para el caso de la extracción de plomo y algo más lento y complejo en el caso del cobre.

De los trabajos expuestos en el seminario podemos extraer algunas líneas comunes entre los países europeos. En primer lugar, existe en todos ellos un debate sobre el modelo de corriente eléctrica más conveniente para el ferrocarril, que en cada caso se soluciona según los intereses y las necesidades propias de cada Estado; en segundo lugar, existe en todos los países una línea de actuación diferente antes y después de la II Guerra Mundial; y en tercer lugar, hay en todos ellos una tendencia a dar prioridad a la electrificación de zonas montañosas y de zonas urbanas.

Como conclusión es importante destacar positivamente la buena calidad de las ponencias; la importancia que tuvo la búsqueda teórica de argumentos a las diversas soluciones de electrificación de los diferentes países; la presentación de textos apoyada por material gráfico, estadístico y cartográfico; y el nivel académico y los conocimientos de la materia que demostraron los ponentes y asistentes al seminario. Por otro lado, hay que señalar algunos puntos negativos como son el abuso en algunos momentos del discurso descriptivo y la falta de dinamismo de algunas de las exposiciones. Buscando una crítica constructiva, podría sugerirse para próximas citas similares la presencia de ingenieros especializados en el tema que ayudaran a comprender aspectos de los avances tecnológicos.

Es importante hacer mención especial del apoyo institucional con que ha contado este seminario, que ha permitido poner en contacto a investigadores de diferentes países que analizan el proceso de electrificación de los ferrocarriles desde diferentes perspectivas: sociales, económicas y tecnológicas. Este tipo de eventos enriquecen las líneas de investigación y aportan conocimientos de alto valor.

Ramón Méndez Andrés (Museo del Ferrocarril de Madrid)

Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea, VII Seminario di Studi del Comitato Italia-Spagna per la Storia Economica

Bari, 7-8 ottobre 2011

[19]

Da circa quindici anni, il comitato italo-spagnolo per la storia economica, composto da una rappresentanza congiunta di membri della *Società Italiana degli Storici Economici* (SISE) e della *Asociación Española por la Historia Económica* (AEHE), ogni due anni, organizza dei seminari di studio focalizzati su un tema rilevante della storia economica. Lo scopo di questi incontri è quello di procedere ad uno stato dell'arte della letteratura storico-economica, su una tematica specifica, in Italia e in Spagna, in modo da generare interessanti comparazioni scientifiche e da mettere in contatto studiosi che, sebbene su orizzonti geografico temporali differenti, hanno affrontato questioni scientifiche similari.

Quest'anno il tema delle giornate di studio, svoltesi a Bari, è stato quello delle vie e dei mezzi di comunicazione in età contemporanea. Lo sforzo degli organizzatori è stato quello di organizzare delle sessioni su argomenti speculari in modo da affrontare, il più possibile lo stesso argomento, dal punto di vista spagnolo e da quello italiano. Chiaramente, le presentazioni sono state organizzate in modo da prevedere, il più possibile, una discussione comparativa fra i vari interventi.

Il seminario è stato aperto da due interventi introduttivi, e in qualche

[20]

modo sistematici, sulla vie e i mezzi di comunicazioni in Italia e in Spagna. Andrea Giuntini ha adottato un metodo un approccio generalista ed ha aperto le giornate di studio con alcune considerazioni riguardo alla traiettoria evolutiva assunta dal sistema delle comunicazioni negli ultimi decenni. Successivamente, il relatore italiano si è concentrato su aspetti metodologici, epistemologici e bibliografici della materia di cui è profondo conoscitore. Infine, ha concluso il suo intervento utilizzando cinque casi studio rilevanti come paradigmi delle complessità che caratterizzano la storia delle comunicazioni italiane in epoca contemporanea. Approccio completamente differente, ma altrettanto stimolante, quello di Alfonso Herranz, che per tracciare un quadro generale delle comunicazioni spagnole, ha deciso di mostrare le conclusioni di un approfondito studio sull'evoluzione degli investimenti spagnoli in infrastrutture di trasporto nel lungo periodo (1845-2011). Sebbene Giuntini abbia utilizzato un metodo di studio più basato sull'analisi descrittiva delle fonti e della letteratura mentre Herranz ha basato la sua relazione sull'analisi di serie storiche, entrambi gli interventi hanno costituito un'ottima base di partenza per i successivi relatori, che hanno potuto inserire ricerche più puntuali all'interno di un quadro generale ben delineato.

La prima giornata di studio è stata interamente dedicata a trasporti terrestri (strade e ferrovie ma anche vie d'acqua interne). Per quanto concerne le relazioni su strade e vie d'acqua interne, purtroppo, non si è riuscito, da ambo le parti a fare un quadro nazionale complessivo. Infatti, sono stati esposti, anche con minuzia di

particolari, ricerche originali e di grande interesse ma che tuttavia si focalizzavano su casi regionali o locali. Invece, gli interventi relativi alle ferrovie hanno tracciato le caratteristiche di base dell'evoluzione ferroviaria sia in Italia sia in Spagna, in modo tale da rendere ancor più proficua e interessante la discussione, da cui, inevitabilmente sono scaturite con grande facilità le differenze e le analogie più forti fra le due reti ferroviarie.

La seconda giornata si è focalizzata, invece, sulla navigazione marittima e sulle telecomunicazioni. In entrambi i casi, gli interventi, pur concentrandosi su qualche caso di studio, hanno saputo mantenere un approccio più generale che non ha mai dimenticato di segnalare, di volta in volta, le caratteristiche di lungo periodo dei rispettivi sistemi nazionali, sia sul lato delle infrastrutture (porti) che da quello del servizio. Sulle telecomunicazioni sono state presentati due interventi paralleli sulla telegrafia-telefonia (XIX secolo) e due interventi paralleli sull'evoluzione delle telecomunicazioni negli ultimi decenni, sia da un punto di vista imprenditoriale, sia con un approccio che ne ha evidenziato le conseguenze sociali.

In generale, per gli storici economici specializzati sulla storia delle comunicazioni, il seminario di studio ha rappresentato un'occasione di confronto unica dalla quale sono scaturite riflessioni metodologiche e storiche fondamentali per il proseguimento delle ricerche da ambo le parti.

Simone Fari (Universidad de Granada)

CALL FOR PAPERS

T2M Conference - Madrid, 2012

The International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M) announces the call for papers to be presented at its tenth annual conference, which will take place at the Museo del Ferrocarril de Madrid (Madrid Railway Museum) on 15-18 November 2012.

www.museodelferrocarril.org



History and Future of Inter-modal Mobilities

Physical mobility in societies and the economic growth of societies have been linked to the availability of means of transport and to their combination and coordination, particularly as a result of modernization and urbanization processes. Intermodal processes have always been inseparable from the movement of people and goods, and in any given historical period we find testimonies and documents that verify this continual close cooperation between transport and mobility. The constant presence of these interconnection and modal transfer phenomena led to the consolidation of routes and corridors, both of intercontinental and international scope and on a national, regional and local scale. All these processes have helped to shape complex and increasingly efficient transport systems,

especially since the mid-nineteenth century, coinciding with the strong impetus for technological change provided by the onset of the industrial era. Therefore, the phenomenon of intermodality did play an increasingly prominent role in transport activities, as each mode reached higher levels of speed, flexibility and technical efficiency, in stark contrast to the inertias that had existed in the characteristic transport system of the pre-industrial era.

The future of public transport in the last 100 years depended on good and easy intermodal mobility. While walking and driving may have allowed monomodal point-to-point travel, public transport by definition includes a transition between transport modes. Thus, transport planning in favour of public transport systems did face public expectation to provide intelligent intermodalities in order to support public transport modes.

The Madrid Conference seeks to analyse the processes of interconnection and integration among the different modes of transport from a historical perspective, and will therefore deal with the various aspects that converge therein: economic, social, institutional, political, technological, territorial and patrimonial. Consequently, the suggested research topics related to the concept of intermodality are the following:

- International and transnational intermodality and its technical, economic and political-administrative aspects.
- Intermodality and migratory processes.

[22]

- Intermodality in metropolitan cities and its effects on urban development and on transport demands and everyday travel habits.
- The planning of intermodal complexes throughout history: projects, successes and failures.
- Spaces for modal interchange: stations, airports, sea and river ports.
- Technological consequences for modal interchange in the sea and river transport sphere: from stowage to container traffic.
- Intermodality in the air traffic sphere. The airport within reach of the city and major intermodal hubs: from metropolitan connections to the emergence of high-speed lines.
- Light intermodality in large cities: the different ways in which users access the transport system (walking, cycling and driving to major intermodal hubs).
- Intermodality and environment.



Although we are calling for the submission of thematic session proposals, papers and posters on the subject of intermodal transport in historical perspective, the Madrid Conference would like to continue to maintain a

close collaboration among academics, students and professionals engaged in research and teaching activities in all fields of historical transport, traffic and mobility studies. Therefore, any submitted paper which explores the themes that are the leitmotifs of our association will be welcomed and assessed for their possible inclusion in the conference session schedule, although papers focusing on intermodality will be afforded preferential treatment by this scientific committee.

Deadline for the submission of papers

Papers must be sent to: submissions@t2m.org. The deadline for sending abstracts and an abbreviated CV (maximum of one page per paper: Word or Rich Text Format only) will be May 15, 2012.

The posters corresponding to all oral presentations will be exhibited in the public area of the Museo del Ferrocarril de Madrid. The specific instructions for the submission of posters will shortly be posted at <<www.t2m.org>>.

Thematic session proposals must also include an one-page on their academic interest.

The Program Committee will assess all the proposals received as soon as possible and will reply to those concerned before June 15, 2012, thus allowing the selected to make their travel arrangements and to obtain any funding they may require. Graduates and doctoral students and participants from developing and emerging countries may apply to T2M for travel grants. The application forms are available at <<www.t2m.org>>.

Deadline for the submission of definitive texts

Authors of papers which have been accepted will have until September 15, 2012 to submit their definitive texts. Once these texts have been accepted, they will be published in a restricted area for conference participants on the conference website and will form part of the Conference stick that will be distributed to all participants.

Individual presentations will be subject to a maximum time limit of 15 minutes in order to allow time for debate and discussion during the thematic sessions.

All participants are obliged to register and to pay the appropriate registration fee. For these details go to <<www.t2m.org>>.

Programme Committee

Andrea Giuntini, University of Modena

Darina Martykanova, University of Potsdam

Massimo Moraglio, Berlin University of Technology

Francisco Polo Muriel, Madrid Railway Museum

Javier Vidal Olivares, University of Alicante

[23]

Advisory Committee

Hans-Liudger Dienel, T2M President, Berlin University of Technology

Ralf Roth, University of Frankfurt

Charissa Terranova, University of Texas

Local Organising Committee

Miguel Muñoz Rubio, Madrid Railway Museum

Lourdes Orozco Torres, Madrid Railway Museum

Francisco Polo Muriel, Madrid Railway Museum

Javier Vidal Olivares, University of Alicante