

una variable relevante en esta transición energética que sustituía trabajo y energías tradicionales por capital y carbón.

La tercera parte del volumen corresponde a Astrid Kander. En su opinión, a partir de 1870 la dotación natural de combustibles dejó de ser un factor diversificador territorial relevante. Al contrario, el nuevo bloque de la electricidad y el petróleo, energías que destacan por sus calidades insustituibles, difuminó paulatinamente las ventajas que para las zonas productoras tuvo el mineral, que había protegido naturalmente a las industrias infantiles europeas. La divergencia en ingreso entre territorios dotados o no dotados de carbón apreciable en la Europa del siglo XIX se tornó en convergencia en aquella consumidora de petróleo del siglo XX, aunque los actuales países productores no hayan podido aprovechar su ventaja con el derrumbe de los costes del transporte de crudo. Aparte las sucesivas invenciones asociadas a estas dos nuevas energías y las tecnologías de la comunicación de la III Revolución tecnológica, la autora se concentra en descomponer el impacto de las nuevas energías sobre el crecimiento económico en el siglo XX y en la controversia sobre la decarbonización y/o deslocalización de las externalidades negativas asociadas a la última revolución tecnológica. Según sus hallazgos, la aportación de la energía es singular y contabilizable, y el sesgo de las tecnologías de la comunicación hacia una economía de servicios, una manufactura más ligera y al ahorro energético reciente en muchas ramas de actividad ha logrado más que un desplazamiento de las actividades contaminantes, una auténtica aunque ligera decarbonización. Pese a estos hallazgos, Kander insiste en evitar toda visión determinística de la energía en el devenir económico del siglo XX.

El libro constituye un esfuerzo colectivo, de equipo, con un esquema semejante y una conceptualización explícita y común, pero cada una de las partes de narrativa conserva marcas evidentes de su autoría. Así, no sigue el hilo comenzado por Malanima

respecto a la comparación con Oriente. Entre la primera y la segunda parte se deberían haber evitado algunas reiteraciones, pese a la maestría de ambos autores por tratar de desgranar los usos del carbón antes y después de la máquina de vapor. Y la tercera parte, formalizada y muy informada, adolece, sin embargo, de un exceso de focalización en la experiencia nórdica. Nada de esto empaña los logros de este empeño singular y mesurado que, de seguro, nos empodera a sus lectores como historiadores económicos.

### Bibliografía

- Allen, R., 2009. *The British Industrial Revolution in Global Perspective*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Ayres, R.U., Warr, B., 2009. *The Economic Growth Engine*. Edward Elgar Publishing, Cheltenham.
- Clark, G., Jacks, D., 2007. *Coal and the Industrial Revolution 1700-1869*. *European Review of Economic History* 11, 39-72.
- Crafts, N., 1985. *British Economic Growth during the Industrial Revolution*. Clarendon, Oxford.
- Fouquet, R., 2008. *Heat, Power and Light: Revolutions in Energy Services*. Edward Elgar Publishing, Cheltenham-Northampton.
- Kunnas, Myllyntaus, J.T., 2009. *Postponed leap in carbon dioxide emissions: The impact of energy efficiency, fuel choices and industrial structure on the Finnish economy, 1800-2005*. *Global Environment* 3, 154-189.
- McCloskey, D., 2006. *The Bourgeois Virtues. Ethics for an Age of Commerce*. Chicago University Press, Chicago.
- Mokyr, J., 2009. *The Enlightened Economy. An Economic History of Britain 1700-1850*. Yale University Press, New Haven and London.
- Smil, V., 1994. *Energy in World History*. Westview Press, Boulders-San Francisco-Oxford.

Isabel Bartolomé Rodríguez  
Universidad de Sevilla, Sevilla, España

<https://doi.org/10.1016/j.ihe.2016.07.010>  
1698-6989/

**Josep L. Barona Vilar. *La medicalización del hambre. Economía política de la alimentación en Europa, 1918-1960*. Barcelona, Icaria editorial, Colección Antrazyt, 2014, 318 págs., ISBN: 978-84-9888-582-8.**

La nutrición ha sido uno de los temas que más ha preocupado a los científicos, a los políticos y a los ciudadanos desde comienzos del siglo XX. Durante el periodo de entreguerras, el alcance del hambre como problema social acuciante fue parejo al desarrollo de la nutrición como campo de investigación científica y exploración clínica. Ambos fenómenos contribuyeron a que las políticas alimentarias pasaran a ser una cuestión de Estado y entraran en la agenda de las instituciones internacionales desde la Segunda Guerra Mundial. Cómo se forjó la economía política de la alimentación, principalmente en Europa entre 1918 y 1960, es el objetivo central de *La medicalización del hambre*. A lo largo de 10 capítulos, Josep L. Barona Vilar esclarece aspectos fundamentales de las relaciones que se establecen entre el hambre y la salud pública en la Europa contemporánea, y analiza el contexto histórico en que se desarrollaron las políticas de ayuda y seguridad alimentaria y de educación nutricional, que siguen siendo tan necesarias y urgentes hoy en día.

La primera mitad del libro examina los problemas nutricionales entre las 2 conflagraciones mundiales, y las respuestas que hallaron en la comunidad científica y las instituciones internacionales. Narra los desastres de la Gran Guerra agrandados por las políticas posbélicas que asolaron principalmente a los países centroeuropeos, castigados por la hiperinflación hasta 1924. La crisis de 1929 en Estados Unidos y su difusión global ahondó la gran depresión de los años 30 hasta las puertas de la Segunda Guerra Mundial, provocando

severas privaciones entre las clases populares y los grupos poblacionales de edades más vulnerables. Paradójicamente, la malnutrición alcanzó proporciones significativas en los países industrializados. En Gran Bretaña, la cuna de la revolución industrial, un informe del reconocido nutricionista John Boyd Orr desveló que más del 30% de la población británica estaba malnutrida, y estableció una relación entre la alimentación y el nivel de ingresos. La crisis alimentaria se extendió por el proteccionismo al desencadenar consecuencias nefastas en los sistemas de producción y distribución comercial, y la falta de liderazgo y coordinación internacional, principalmente por la ausencia de estrategias económicas y políticas que promovieran el control de la calidad, el fraude y la adulteración de los alimentos y, sobre todo, la erradicación del hambre.

Varios ejemplos revelan el fracaso de las políticas alimentarias en la década de 1930 y no solo por los efectos de la recesión económica que originó un desempleo masivo y empobrecimiento. Especial atención cobra el impacto de la Guerra Civil en el estado nutricional de los españoles, agravado en la posguerra por las políticas del primer franquismo, y el aumento de la malnutrición por hambrunas que afectaron a muchos grupos de población en la mayor parte de Europa entre 1941 y 1944. Las poblaciones de Holanda, Polonia, la URSS, los Balcanes y, sobre todo, Grecia sufrieron privaciones, hambre e inanición, provocando millones de refugiados y graves secuelas en la salud adulta de las generaciones que nacieron y vivieron su infancia y adolescencia durante la guerra. La reducción del consumo de calorías se resintió más en los países beligerantes que en los neutrales y en la mayoría se deterioró la calidad de los nutrientes que incrementó las enfermedades carenciales. La eficiencia de las políticas de racionamiento varió mucho entre países y entre grupos sociales de un mismo país. La nutrición

en los campos de internamiento y concentración fue terrible. La crisis alimentaria persistió durante la posguerra por la escasez en grandes zonas europeas hasta 1946 que dificultó la eficiencia de los programas de ayuda internacional.

La segunda mitad del libro se centra mayormente en la contribución de los expertos, las políticas y las instituciones. La ciencia de la nutrición adquirió un fuerte estímulo en entreguerras mediante la creación de redes científicas de ámbito nacional e internacional. La fisiología y la epidemiología nutricional fueron esenciales para la nueva cultura dietética. Se desveló la función de los nutrientes, se establecieron criterios para evaluar la desnutrición y se fijaron parámetros de una dieta equilibrada, tablas de composición de los alimentos, y normas sobre la calidad y la seguridad alimentaria. Los expertos pasaron a ser referentes de la salud pública y del bienestar con el apoyo de los organismos internacionales. El papel de las instituciones fue perentorio en la creación de la política económica mundial de alimentación y salud, destacan el Instituto Internacional de Agricultura, la Oficina Internacional de Higiene Pública, la Fundación Rockefeller, la Sociedad de Naciones y la OIT, UNRRA, FAO y OMS. Algunos capítulos analizan la notoriedad de los expertos en las instituciones internacionales encargadas de la salud nutricional, en el Comité Mixto FAO/OMS de Nutrición (1948), en las Encuestas Mundiales de Alimentos (1946-1960) y en las nacionales sobre la dieta y el estado nutricional. Destaca,

además, los programas de alimentación suplementaria en poblaciones infantiles o carenciales y su aplicación en los comedores escolares y en los campamentos y colonias infantiles. También pone de manifiesto los conflictos de intereses entre las grandes potencias y la regulación mundial de la producción y el comercio de alimentos. Un ejemplo fue la dimisión de Boyd Orr, primer director general de la FAO, ante el desinterés de Estados Unidos y Gran Bretaña para crear un banco o Consejo Mundial de Alimentos que resolviera los problemas a largo plazo de la nutrición.

Fruto de años de investigación, este libro proporciona un brillante análisis sobre la economía política del conocimiento científico y las respuestas institucionales al hambre y la malnutrición forjadas más allá de la primera mitad del siglo XX. La incapacidad para erradicar la desnutrición infantil y atajar las crisis alimentarias en las sociedades opulentas prueba las dificultades de los organismos nacionales e internacionales para coordinar una política global sobre la alimentación y la salud nutricional.

José M. Martínez Carrión

Universidad de Murcia, Murcia, España

<https://doi.org/10.1016/j.ihe.2016.07.011>  
1698-6989/

**Marc Ferri Ramírez. *El ejército de la paz. Los ingenieros de caminos en la instauración del liberalismo en España (1833-868)*. Universidad de Valencia, Valencia, 2015, 273 págs., ISBN: 978-84-37-09730-5.**

Fruto de su tesis doctoral, Marc Ferri nos presenta ahora una adaptación de la misma en formato libro. Conocido ya por algunas publicaciones anteriores, en especial por el papel que los ingenieros de caminos desempeñaron en la organización de los regadíos a mediados del siglo XIX en Valencia, con este volumen se acerca a la ingente labor ejecutada por este tipo de ingenieros entre 1833 y 1868, unos años fundamentales en la construcción del Estado liberal. Hay que recordar que en esas décadas se produjeron acontecimientos de gran envergadura para nuestra historia política y económica. Tras la muerte de Fernando VII en 1833, no solo estalló la primera Guerra Carlista, sino que España comenzó su propia revolución liberal. De hecho, fue a partir de esos años cuando quedó conformado el sistema parlamentario y de partidos que estuvo en vigor hasta la Revolución de 1868. Es más, desde el punto de vista económico, se fueron tomando medidas claves para la expansión del capitalismo, en especial durante el bienio progresista. Incluso, estaríamos hablando de unos lustros emblemáticos para las infraestructuras. No solo para carreteras, puertos y regadíos, sino también para los caminos de hierro a partir de 1844. En este sentido, la ley de ferrocarriles de 1855 constituye uno de los hitos más importantes para la historia de las obras públicas en nuestro país. Precisamente, en este contexto de formación del Estado liberal, de ascenso de la burguesía al poder y de la necesidad de unos profesionales especializados a la manera de los existentes en Francia, por ejemplo, se creó la Dirección General de Caminos en 1833, la Escuela de Ingenieros de Caminos en 1834 y el Reglamento del Cuerpo en 1836. Así quedaron sentadas las bases fundamentales del cuerpo de ingenieros de caminos en España, cuyos antecedentes habían sido auspiciados por la ingente labor de Agustín de Betancourt desde finales del siglo XVIII. No obstante, la fuerte inestabilidad política y económica que vivió España en las primeras décadas del siglo XIX hizo que la

consolidación del cuerpo no se diese hasta el reinado de Isabel II. Desde esos instantes el rol en la promoción de los equipamientos de todo tipo llegó a ser fundamental, tal como se aprecia en este tomo.

Articulado en 4 capítulos, quizás el menos original de todos ellos sea el primero, aquel en el que se aborda los orígenes y el desarrollo del cuerpo de ingenieros. Y lo es porque el autor es deudor de las investigaciones de Horacio Capel, Rumeu de Armas, Pan-Montojo y, sobre todo, de Sáenz Ridruejo, entre otros, quienes han dedicado excelentes monografías a estos años. Con todo, me parece un apartado fundamental en el que el autor, manejando muy bien la bibliografía, ha sido capaz de distinguir los distintos tipos de ingenieros existentes antes de la consolidación del citado cuerpo, de analizar la evolución del escalafón y de hacer comparaciones con Francia, el principal modelo de referencia. Los 3 capítulos restantes, en los que se centra en el reinado de Isabel II, resultan más interesantes para el historiador en la medida en que son más novedosos, no en vano, además de la bibliografía existente, maneja fuentes de archivo tanto locales como nacionales y hace un espléndido uso de las publicaciones especializadas de la época, tales como la *Revista de Obras Públicas*, entre otras. En estos años el autor no solo analiza las realizaciones llevadas a cabo por este ejército de paz, que fueron innumerables, sino también las veleidades políticas que muchos de ellos tuvieron. Sin duda, es bien conocido el caso de Sagasta, pero, evidentemente, hubo muchos más, tal como Ferri nos lo recuerda en su escrito. Deteniéndose, sobre todo, en la Comunidad Valenciana, aunque no solo, el autor hace un repaso de las intervenciones más emblemáticas en las que trabajaron estos ingenieros, como pudieran ser el puerto de Valencia, las carreteras que la unían al centro peninsular, las infraestructuras de regadío de la huerta valenciana o las obras relacionadas con los abastecimientos urbanos en un momento clave de expansión de las ciudades. Sin olvidar, por supuesto, algunas figuras de renombre, tales como el valenciano Juan Subercase, uno de los ingenieros de caminos más sobresalientes de este periodo.

En definitiva, un trabajo que recomiendo encarecidamente a todos aquellos especialistas en la historia de las infraestructuras