

ALLAHAR, Antón L. «The Cuban Sugar Planters (1790-1820): The Most Solid and Brilliant Bourgeois Class in all of Latin America» en *Working Paper Series* del Departamento de Sociología de la Universidad de Toronto (Can), nº 39 (nov. 1982).

La lectura de este breve trabajo, difícil de encontrar en las bibliotecas españolas, favorece una serie de reflexiones a muy distintos niveles. El objetivo prioritario de esta reseña es ante todo el de dar a conocer a un autor que se mueve en unos «circuitos» diferentes a los de muchos de nosotros, pero cuyos análisis sobre aspectos económicos y sociales de la Cuba del siglo XIX le hacen merecedor de una mejor suerte.

Allahar se plantea aquí la necesidad de rebatir la idea de que en América Latina los propietarios de la tierra han jugado invariablemente un papel histórico negativo, al ser reaccionarios desde un punto de vista político, pasivos en el campo económico, estar faltos de un verdadero espíritu empresarial y de una relación fluida con el desarrollo de las fuerzas productivas dentro de sus respectivos países. El tópico anterior se analiza en la primera parte del trabajo a partir de las ideas de autores como André Gunder Frank o David G. McClelland. El primero de ellos hace una diferenciación entre una burguesía anti-nacional y una burguesía nacional, tesis bien conocida por muchos historiadores a través de su obra sobre la lumpen burguesía y que, en todo caso, ha calado profundamente en la historiografía cubana. McClelland, por su parte, y dentro del curso de su profundización sobre los factores responsables de la promoción del desarrollo, plantea la importancia de considerar los factores internos de cada país a la hora de explicar las razones de su grado de desarrollo.

Tanto McClelland como Gunder Frank tienden a ver las causas fundamentales del atraso económico en las orientaciones y las políticas específicas de los grupos dominantes de los países subdesarrollados, ya sea por su falta de iniciativa empresarial o por su subordinación con respecto al capital extranjero.

Frente a teorías como las anteriores, Allahar pone de relieve la importancia de tomar en consideración casos concretos de países en los que hay evidencias de la existencia de un espíritu empresarial, pero en los que no se llega a producir el desarrollo que consecuentemente podría esperarse. En dichos países, y Cuba sería uno de ellos, la falta de desarrollo no es el resultado de una falta de esfuerzo en esa dirección, ni del seguimiento de políticas de «lumpendesarrollo», sino de una serie de condiciones objetivas, que muchas veces van acompañadas de consideraciones de carácter subjetivo e ideológico propias de cada caso

concreto. Lo importante no sería tanto el espíritu empresarial, como las condiciones de todo tipo bajo las cuales las clases dirigentes se ven obligadas a actuar.

De esta forma, la hipótesis principal del autor podría muy bien apoyarse en el ejemplo de los plantadores azucareros cubanos de finales del siglo XVIII y principios del XIX. Para demostrarlo, y dentro ya de una segunda parte del trabajo, Allahar examina las condiciones concretas a las que dichos plantadores tuvieron que hacer frente, con vistas a analizar la manera en que combatieron, como clase más o menos cerrada y homogénea, aquellos aspectos que les cerraban el camino hacia el desarrollo. Quizás el aspecto más significativo de esta segunda parte del trabajo no sea tanto lo que consiguieron, tema que ha sido y está siendo analizado por múltiples autores, y en el que Allahar no se muestra excesivamente innovador, como el planteamiento de que hubo cosas que no pudieron llegar a conseguir, barreras estructurales que no pudieron llegar a franquear. Entre dichas barreras estuvo, que duda cabe, la subordinación última de esta clase dirigente a los intereses de la metrópoli española.

Hoy en día, cuando el cuestionamiento del papel de metrópoli jugado por España en el siglo XIX está al orden del día, este tipo de sugerencias planteadas por Allahar en el presente análisis toman una importancia muy considerable, y constituyen probablemente, junto al análisis conceptual realizado en la primera parte del trabajo, los aportes más significativos de este artículo.

Anamaría CALAVERA VAYÁ

FONTAN GONZALEZ, José Ramón. *Don Cristóbal Colón. Súbdito de D.<sup>a</sup> Isabel I de Castilla y gallego de nación*. Basado en los trabajos de Antón Fernández y Fernández —Ingeniero Industrial— Ordenados, corregidos y aumentados. Vigo, 1985 (Depósito Legal, 1988). 31 × 20,5 cm. 550 págs.

He aquí una nueva biografía de Colón, muy erudita y con un hondo sentido crítico, aunque enderezado en determinada dirección. Una vez más trae una vieja hipótesis: Colón era gallego. El autor está persuadido de ello y trata de demostrarlo con un muy extenso aparato probatorio. Confiesa que no es del todo original pues recoge trabajos inéditos o poco divulgados del ingeniero Antonio Fernández († 1972) que expone y amplía considerablemente. En resumen la nueva biografía de Colón es ésta: Sus lejanos orígenes se hallan en Lombardía y en Gascuña; un antepasado suyo vino a Galicia con el duque de Lancaster para combatir a Enrique II y aquí se quedó; era pariente del corsario Caseneuve-Coullon y del último apellido.

Entroncaron sus descendientes con las nobles y revoltosas familias de los Castro y los Enríquez, que por tanto eran parientes del Descubridor y hasta por los Enríquez resultaba familiar lejano del Fernando V, y participaba de los blasones de aquellos. Debió de ser Colón hijo sacrilego quizás y tomó el nombre materno. Es de advertir que el Sr. Fontán no se hace partidario de la tesis de García de la Riega y rechaza la del Colón judío, aunque menciona una tesina que afirma que los documentos de Riega son auténticos —pero lo que dijo el dictamen de la Academia de la Historia es que estaban manipulados. Nació —seguimos— Colón en Pontevedra y se educó en el convento franciscano de esta ciudad donde aprendió latín, teología, humanidades y adquirió su fervor religioso. Allí conocería a fray Juan Pérez —el de la Rábida— y a Deza y de ahí el favor que

concreto. Lo importante no sería tanto el espíritu empresarial, como las condiciones de todo tipo bajo las cuales las clases dirigentes se ven obligadas a actuar.

De esta forma, la hipótesis principal del autor podría muy bien apoyarse en el ejemplo de los plantadores azucareros cubanos de finales del siglo XVIII y principios del XIX. Para demostrarlo, y dentro ya de una segunda parte del trabajo, Allahar examina las condiciones concretas a las que dichos plantadores tuvieron que hacer frente, con vistas a analizar la manera en que combatieron, como clase más o menos cerrada y homogénea, aquellos aspectos que les cerraban el camino hacia el desarrollo. Quizás el aspecto más significativo de esta segunda parte del trabajo no sea tanto lo que consiguieron, tema que ha sido y está siendo analizado por múltiples autores, y en el que Allahar no se muestra excesivamente innovador, como el planteamiento de que hubo cosas que no pudieron llegar a conseguir, barreras estructurales que no pudieron llegar a franquear. Entre dichas barreras estuvo, que duda cabe, la subordinación última de esta clase dirigente a los intereses de la metrópoli española.

Hoy en día, cuando el cuestionamiento del papel de metrópoli jugado por España en el siglo XIX está al orden del día, este tipo de sugerencias planteadas por Allahar en el presente análisis toman una importancia muy considerable, y constituyen probablemente, junto al análisis conceptual realizado en la primera parte del trabajo, los aportes más significativos de este artículo.

Anamaría CALAVERA VAYÁ

FONTAN GONZALEZ, José Ramón. *Don Cristóbal Colón. Súbdito de D.<sup>a</sup> Isabel I de Castilla y gallego de nación*. Basado en los trabajos de Antón Fernández y Fernández —Ingeniero Industrial— Ordenados, corregidos y aumentados. Vigo, 1985 (Depósito Legal, 1988). 31 × 20,5 cm. 550 págs.

He aquí una nueva biografía de Colón, muy erudita y con un hondo sentido crítico, aunque enderezado en determinada dirección. Una vez más trae una vieja hipótesis: Colón era gallego. El autor está persuadido de ello y trata de demostrarlo con un muy extenso aparato probatorio. Confiesa que no es del todo original pues recoge trabajos inéditos o poco divulgados del ingeniero Antonio Fernández († 1972) que expone y amplía considerablemente. En resumen la nueva biografía de Colón es ésta: Sus lejanos orígenes se hallan en Lombardía y en Gascuña; un antepasado suyo vino a Galicia con el duque de Lancaster para combatir a Enrique II y aquí se quedó; era pariente del corsario Caseneuve-Coullon y del último apellido.

Entroncaron sus descendientes con las nobles y revoltosas familias de los Castro y los Enríquez, que por tanto eran parientes del Descubridor y hasta por los Enríquez resultaba familiar lejano del Fernando V, y participaba de los blasones de aquellos. Debió de ser Colón hijo sacrilego quizás y tomó el nombre materno. Es de advertir que el Sr. Fontán no se hace partidario de la tesis de García de la Riega y rechaza la del Colón judío, aunque menciona una tesina que afirma que los documentos de Riega son auténticos —pero lo que dijo el dictamen de la Academia de la Historia es que estaban manipulados. Nació —seguimos— Colón en Pontevedra y se educó en el convento franciscano de esta ciudad donde aprendió latín, teología, humanidades y adquirió su fervor religioso. Allí conocería a fray Juan Pérez —el de la Rábida— y a Deza y de ahí el favor que



consiguió de sus antiguos amigos y discípulos. Pero cambió los estudios por la marina y navegó con su tío Caseneuve -Coullon en cuyas naves estaba cuando el combate con los barcos genoveses, lo que indica que nada tenía que ver con Génova. En esa situación adquirió gran habilidad como piloto del Atlántico, pues no viajó por el Mediterráneo. Su familia era partidaria de la Beltraneja y por ello emigró a Portugal, donde nació su hermano Diego, único que recibió carta de naturaleza. Por una serie de cálculos señala su nacimiento en 1446 recusando el documento Assereto. Por tanto descalifica todos los documentos genoveses referentes a los Colombo que pertenecen a otra familia y también los que relacionan a Cristóforo Colombo con el Almirante. Si se llama extranjero es en el sentido de errante o falto de vecindad. Poseía una gran cantidad de conocimientos científicos y por su viaje a Tule comprendió la extensión del espacio ptolemaico y descubrió la ley de la gravedad antes que Newton por la que en los antípodas los hombres iban igualmente derechos, lo que fue una de las bases de su proyecto; además apunta la idea de que es el piloto polaco Szkolny de la expedición danesa a los países del Norte. Llegó a Portugal en 1474 y es cuando comenzó su plan y fue muy amigo de Juan II, tomando literalmente las expresiones protocolarias de éste.

La persuasión de ser gallego Colón se basa en su lenguaje, que el autor cree está lleno de galleguismos, a lo que dedica parte muy extensa del libro y si hay expresiones oscuras basta ponerlas en gallego para que se aclaren, y así rebate a Menéndez Pidal; incluso con ayuda de varios diccionarios gallegos separa las palabras comunes o privativas del gallego, el portugués y el castellano, utilizando para su tesis el vocabulario colombino publicado recientemente por Consuelo Varela. Desde luego insiste repetidamente en la falta de textos italianos en Colón y afirmando que su conocimiento del castellano procede de su juventud en Galicia. Otra parte de la demostración consiste en los nombres geográficos dados por Colón y que según los galleguistas repiten numerosos detalles de las rías gallegas y se basa en los escritores que defendieron la misma tesis, como Rey Soto, Otero Sánchez, R. Calzada o E. Zas.

Toda la obra es un alegato contra el origen genovés y así rebate continuamente a Fernando Colón y a Ballesteros y demás colombinistas como Harrisse aunque no menciona su obra fundamental, señalando minuciosamente las dificultades y contradicciones de aquella, oponiendo siempre el pobre lanero genovés al culto y sabio discípulo del convento de Pontevedra, con observaciones no obstante dignas de atención.

Sigue la vida del Descubridor con algunos puntos de vista: fray Juan Pérez y fray Antonio de Marchena son una misma persona; estuvo casado legítimamente con Beatriz Enríquez de Arana, que era de familia distinguida, aunque analiza todos los documentos publicados por José de la Torre, y si ocultó este matrimonio fue con vistas a los Pleitos, pues le convenía sostener que las Capitulaciones eran un contrato con un extranjero y por su matrimonio con una española había adquirido la condición de castellano, como antes la de portugués por su primera boda... Hubo una junta favorable a sus planes en el convento de San Esteban de Salamanca. Con lo expuesto basta para que los estudiosos de Colón comprendan el carácter de esta obra. Con mucho detalle expone cada documento y reproduce fragmentos de Humboldt y Ballesteros, sin inconveniente de criticar a éste. Omite el aspecto geográfico de los viajes prescindiendo de problemas como el número de tripulantes, la cuestión de la carta a Santángel, las dificultades de la colonización, la organización de las nuevas colonias, la actitud ante el indio y otras varias. Sobre lo que insiste es en la actitud de Martín Alonso Pinzón que condena y al que supone que se suicidó; la enemistad del Rey, disgustado por la

exclusión de los súbditos de la Corona de Aragón y la actitud hostil de tantos funcionarios enemigos de Colón. No hay que decir que no se exhibe ningún nuevo documento que avale la tesis del galleguismo, a base de hipótesis e interpretaciones subjetivas. Utiliza el autor abundante bibliografía, incluso bastante cercana, aunque se echa de menos a Vignaud y a algunas de los más recientes estudiosos de Colón. En cierto modo resurge la tesis de Ulloa, poniendo en la juventud del Almirante no a un noble catalán sino a un hidalgo y seminarista gallego. Por otro lado conviene tener presente su detallada crítica en lo que no afecte a su teoría.

Ramón EZQUERRA

FUNDACION POLAR, *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas, t. I. (A-D): t. II (E-O); t. III (P-Z); 1989, 3.750 págs.

Tras un largo período de preparación el equipo de investigadores auspiciado por la Fundación Polar ha presentado a la consideración del mundo científico y académico el *Diccionario de Historia de Venezuela*. Se trata de una obra dividida en tres volúmenes ordenados alfabéticamente que recoge la información más reciente sobre «personajes, acontecimientos, instituciones, procesos y lugares» de interés para la historia de Venezuela desde la época prehispánica hasta la actualidad, construida a partir de un importante banco de datos y la aportación de cerca de 350 especialistas en diferentes campos historiográficos.

A partir de un concepto «global» de la historia venezolana que incluye junto a factores políticos y militares los de índole social, económico, religioso, científico, artístico y cultural se organizó una estructura en nueve áreas: geográfica, social, política, militar, económica, religiosa, jurídico-administrativa, científico-tecnológica y artístico-cultural. Cada artículo está construido de una manera similar. En el caso de los biográficos, se han consignado el nombre y apellidos, lugares y fechas de nacimiento y muerte, definición del personaje, datos biográficos en orden cronológico, iniciales del autor y bibliografía directa e indirecta. En el caso de los temáticos se optó por una organización más elástica, que suele incluir el título de identificación del asunto tratado, su definición, desarrollo cronológico, iniciales del autor, bibliografía y referencias de interconexión con otros artículos temáticos.

El *Diccionario* incluye, además de la bibliografía por artículos, una relación de las fuentes generales utilizadas. Esta se encuentra al final del tercer tomo y está dividida en: 1) Historias generales, regionales, de períodos extensos o temas amplios; 2) Antologías, compilaciones documentales y obras colectivas; 3) Obras de referencia; 4) Biografías colectivas y 5) Revistas venezolanas. No se trata de una mera repetición de referencias ya citadas, puesto que esta parte se ha concebido como una base para la ampliación, en caso necesario, de los datos ya obtenidos en la consulta de artículos del *Diccionario*.

Finalmente, se incluyen los siguientes apéndices: 1) Centros poblados; 2) Centros poblados petroleros; 3) Crónicas, Descripciones, Informes y Relaciones de Viaje; 4) Danzas y Bailes, 5) División político-territorial; 6) Monedas; 7) Gobernantes de Venezuela; 8) Obispos y Obispados; 9) Tratados y Acuerdos Internacionales.

La edición del *Diccionario*, —cuya presentación es impecable— constituye sin duda un magno esfuerzo del mundo académico y científico venezolanista y una verdadera demostración de la buena salud de la que —pese a todo— goza la

exclusión de los súbditos de la Corona de Aragón y la actitud hostil de tantos funcionarios enemigos de Colón. No hay que decir que no se exhibe ningún nuevo documento que avale la tesis del galleguismo, a base de hipótesis e interpretaciones subjetivas. Utiliza el autor abundante bibliografía, incluso bastante cercana, aunque se echa de menos a Vignaud y a algunas de los más recientes estudiosos de Colón. En cierto modo resurge la tesis de Ulloa, poniendo en la juventud del Almirante no a un noble catalán sino a un hidalgo y seminarista gallego. Por otro lado conviene tener presente su detallada crítica en lo que no afecte a su teoría.

Ramón EZQUERRA

FUNDACION POLAR, *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas, t. I. (A-D): t. II (E-O); t. III (P-Z); 1989, 3.750 págs.

Tras un largo período de preparación el equipo de investigadores auspiciado por la Fundación Polar ha presentado a la consideración del mundo científico y académico el *Diccionario de Historia de Venezuela*. Se trata de una obra dividida en tres volúmenes ordenados alfabéticamente que recoge la información más reciente sobre «personajes, acontecimientos, instituciones, procesos y lugares» de interés para la historia de Venezuela desde la época prehispánica hasta la actualidad, construida a partir de un importante banco de datos y la aportación de cerca de 350 especialistas en diferentes campos historiográficos.

A partir de un concepto «global» de la historia venezolana que incluye junto a factores políticos y militares los de índole social, económico, religioso, científico, artístico y cultural se organizó una estructura en nueve áreas: geográfica, social, política, militar, económica, religiosa, jurídico-administrativa, científico-tecnológica y artístico-cultural. Cada artículo está construido de una manera similar. En el caso de los biográficos, se han consignado el nombre y apellidos, lugares y fechas de nacimiento y muerte, definición del personaje, datos biográficos en orden cronológico, iniciales del autor y bibliografía directa e indirecta. En el caso de los temáticos se optó por una organización más elástica, que suele incluir el título de identificación del asunto tratado, su definición, desarrollo cronológico, iniciales del autor, bibliografía y referencias de interconexión con otros artículos temáticos.

El *Diccionario* incluye, además de la bibliografía por artículos, una relación de las fuentes generales utilizadas. Esta se encuentra al final del tercer tomo y está dividida en: 1) Historias generales, regionales, de períodos extensos o temas amplios; 2) Antologías, compilaciones documentales y obras colectivas; 3) Obras de referencia; 4) Biografías colectivas y 5) Revistas venezolanas. No se trata de una mera repetición de referencias ya citadas, puesto que esta parte se ha concebido como una base para la ampliación, en caso necesario, de los datos ya obtenidos en la consulta de artículos del *Diccionario*.

Finalmente, se incluyen los siguientes apéndices: 1) Centros poblados; 2) Centros poblados petroleros; 3) Crónicas, Descripciones, Informes y Relaciones de Viaje; 4) Danzas y Bailes, 5) División político-territorial; 6) Monedas; 7) Gobernantes de Venezuela; 8) Obispos y Obispados; 9) Tratados y Acuerdos Internacionales.

La edición del *Diccionario*, —cuya presentación es impecable— constituye sin duda un magno esfuerzo del mundo académico y científico venezolanista y una verdadera demostración de la buena salud de la que —pese a todo— goza la



historiografía venezolana actual. Se trata, además, de un esfuerzo sistematizador único por su magnitud y con vocación de futuro, ya que el equipo coordinador tiene la intención de preparar una edición posterior en la que se podrán corregir algunas de las inexactitudes que inevitablemente se hayan podido cometer y se incluyan nuevas aportaciones. Entre ellas, nos permitimos sugerir que se encuentre un tratamiento más extenso y adecuado de la cartografía —quizás como uno de los apéndices de la presente edición— que permita complementar la información básica con la imprescindible consulta de mapas y planos.

Manuel LUCENA GIRALDO

ORTIZ HERNAN, Sergio. *Los Ferrocarriles de México, una Visión Social y Económica* (2 vols.): I. *La luz de la Locomotora*. II. *La Rueda Rumorosa*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1989. 310 págs. vol. I; 433 págs. vol. II.

«El ferrocarril mexicano sólo puede estudiarse dentro del contexto socioeconómico de México, afirma Sergio Ortiz Hernán como preludeo y síntesis de lo que será un análisis global y contextualizado de ciento cincuenta años de historia ferroviaria en México, desde los primeros proyectos hasta los acontecimientos más recientes, en un trabajo exhaustivo de análisis y síntesis, apoyado en ingente documentación textual y estadística, cuyo único defecto es quizás la escasa costumbre que el autor manifiesta de citar con precisión sus fuentes. Este defecto resta rigurosidad a lo que por ello no deja de ser una labor digna de todo encomio, encuadrada dentro de una corriente importante de estudio histórico ferroviario en México que ha dado magníficos resultados, pero que jamás se había propuesto la necesaria síntesis general que Ortiz Hernán pretende y consigue.

Estudiar la historia del ferrocarril mexicano dentro de la historia de México permite alcanzar dos conclusiones que si bien son lugares comunes en la historiografía mexicana, no resultan esta vez producto de la extrapolación de tópicos. Afirmar que «los ferrocarriles mexicanos fueron creados para servir a los intereses y no a la nación» o que su dramática situación actual no parece tener remedio si no es a través de un enorme esfuerzo combinado de la práctica totalidad de los intereses nacionales, conseguida a la par que el mejoramiento de las condiciones socio-económicas de México, no puede reprocharse como verdad consabida si dicha afirmación tiene el respaldo de un exhaustivo análisis de la historia ferroviaria en todos los aspectos de su complejidad inserta en la vida nacional de México en algo más de siglo y medio.

Parte Ortiz Hernán del estudio del México de finales de la colonia y principios de la independencia, haciendo especial hincapié en demostrar que el desarrollo de medios de comunicación eficientes era el único camino del desarrollo, siendo el ferrocarril la única solución viable. Los testimonios de la época lo confirman con el inusitado entusiasmo y optimismo que en ellos despierta el ferrocarril desde fechas tan tempranas como las del éxito del primer proyecto ferroviario inglés. Los sectores dirigentes de la vida mexicana, representados por distintos gobiernos, no escatiman esfuerzos para llevar a buen puerto la conclusión de la

historiografía venezolana actual. Se trata, además, de un esfuerzo sistematizador único por su magnitud y con vocación de futuro, ya que el equipo coordinador tiene la intención de preparar una edición posterior en la que se podrán corregir algunas de las inexactitudes que inevitablemente se hayan podido cometer y se incluyan nuevas aportaciones. Entre ellas, nos permitimos sugerir que se encuentre un tratamiento más extenso y adecuado de la cartografía —quizás como uno de los apéndices de la presente edición— que permita complementar la información básica con la imprescindible consulta de mapas y planos.

Manuel LUCENA GIRALDO

ORTIZ HERNAN, Sergio. *Los Ferrocarriles de México, una Visión Social y Económica* (2 vols.): I. *La luz de la Locomotora*. II. *La Rueda Rumorosa*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1989. 310 págs. vol. I; 433 págs. vol. II.

«El ferrocarril mexicano sólo puede estudiarse dentro del contexto socioeconómico de México, afirma Sergio Ortiz Hernán como preludeo y síntesis de lo que será un análisis global y contextualizado de ciento cincuenta años de historia ferroviaria en México, desde los primeros proyectos hasta los acontecimientos más recientes, en un trabajo exhaustivo de análisis y síntesis, apoyado en ingente documentación textual y estadística, cuyo único defecto es quizás la escasa costumbre que el autor manifiesta de citar con precisión sus fuentes. Este defecto resta rigurosidad a lo que por ello no deja de ser una labor digna de todo encomio, encuadrada dentro de una corriente importante de estudio histórico ferroviario en México que ha dado magníficos resultados, pero que jamás se había propuesto la necesaria síntesis general que Ortiz Hernán pretende y consigue.

Estudiar la historia del ferrocarril mexicano dentro de la historia de México permite alcanzar dos conclusiones que si bien son lugares comunes en la historiografía mexicana, no resultan esta vez producto de la extrapolación de tópicos. Afirmar que «los ferrocarriles mexicanos fueron creados para servir a los intereses y no a la nación» o que su dramática situación actual no parece tener remedio si no es a través de un enorme esfuerzo combinado de la práctica totalidad de los intereses nacionales, conseguida a la par que el mejoramiento de las condiciones socio-económicas de México, no puede reprocharse como verdad consabida si dicha afirmación tiene el respaldo de un exhaustivo análisis de la historia ferroviaria en todos los aspectos de su complejidad inserta en la vida nacional de México en algo más de siglo y medio.

Parte Ortiz Hernán del estudio del México de finales de la colonia y principios de la independencia, haciendo especial hincapié en demostrar que el desarrollo de medios de comunicación eficientes era el único camino del desarrollo, siendo el ferrocarril la única solución viable. Los testimonios de la época lo confirman con el inusitado entusiasmo y optimismo que en ellos despierta el ferrocarril desde fechas tan tempranas como las del éxito del primer proyecto ferroviario inglés. Los sectores dirigentes de la vida mexicana, representados por distintos gobiernos, no escatiman esfuerzos para llevar a buen puerto la conclusión de la



primera línea férrea, que no por casualidad unirá la capital con el principal puerto del país: Veracruz. Corría el año de 1873.

Desde que en la década de 1850 se concluye el primer tramo de dicha línea, incluso antes, desde los inicios mismos de la vida independiente, el ferrocarril correrá parejo a la historia nacional. Estudiar su evolución permite arrojar nuevas luces sobre cuestiones tales como la inoperancia y poca diligencia política de la clase gobernante mexicana, lo que se demuestra no puede ser utilizado como medio para zanjar la cuestión del porqué del escaso desarrollo mexicano, al menos no exclusivamente. Analizar la política económico-ferroviaria de un Lerdo de Tejada, por ejemplo, permite llegar a la conclusión de que si tuviésemos que definir dicha labor con una sola palabra, ésta sería coherencia, muy al contrario de lo que, como hechos dados, suele tener en cuenta el estudio de la historia político-económica mexicana. De igual forma el tema de las relaciones con los Estados Unidos, en las que el ferrocarril es obviamente determinante, si se enfoca desde el punto de vista de los caminos de hierro, permite conclusiones como que los gobiernos mexicanos temieron mucho menos la dependencia que la conexión de las líneas ferroviarias de la frontera mexicana con el sistema vial estadounidense podría ocasionar a la ya de por sí vulnerable política y economía nacional, que a la ausencia de un desarrollo mexicano, sobre todo en los despoblados y escasamente explotados territorios norteros, con la que poder enfrentar el expansionismo norteamericano, a sabiendas de que aquélla sería sólo consecuencia de la ausencia de éste. De nuevo la historia da una lección a la historiografía.

Hasta tal punto queda el ferrocarril incluido en la historia mexicana que se constituirá como pieza clave, incluso, en el desarrollo político y democrático del país. Las fervorosas discusiones a cerca de los proyectos, la construcción y la participación del Estado en la puesta en marcha y operación de los ferrocarriles, sacarán a la luz un debate mucho más amplio que la propia cuestión ferroviaria en la que participarán los partidos políticos, los distintos grupos de interés, la prensa, la opinión pública, etc. Lo mismo podríamos decir del movimiento obrero entre los trabajadores ferroviarios, que llegará incluso a tener en manos de sus organizaciones la administración directa de los ferrocarriles en la época de Lázaro Cárdenas.

Será en el Porfiriato cuando las bases puestas para el desarrollo de la red ferroviaria se desaten definitivamente. Pero la expansión supondrá la renuncia a la coherencia impuesta por gobiernos anteriores. La anarquía y la ausencia de regulaciones y planes de desarrollo será el precio que deberá pagarse, demostrando definitivamente que si bien el ferrocarril podía ser condición necesaria del desarrollo, nunca sería condición suficiente. Atraer la participación del capital extranjero y favorecer el rápido desarrollo de los recursos mexicanos marginó el papel ferroviario en la construcción de un mercado nacional, la integración del territorio y la formación de una industria diversificada. No podía ser de otra forma. El ferrocarril no se construía como consecuencia del desarrollo de aquéllos y con perspectivas a largo plazo, sino, en la más rigurosa lógica económica, aprovechando el ingente mercado que sus productos tenían en el exterior. La prueba definitiva es que la red se construye siguiendo el trazado vial de las viejas carreteras coloniales, cuyos objetivos miraban al exterior y no al interior.

«Si los trenes sirvieron para apuntalar el régimen —apunta Ortiz Hernán también sirvieron para derribarlo... El tren revolucionario sustituye al emisario del progreso porfirista». La vida nacional expresada en sus más profundas contradicciones es la que sale a la luz en una Revolución que en 1910 termina con largos años de estabilidad fundados en una base enormemente débil y precaria

que ahondan en los problemas nacionales más que ponerles remedio, y el ferrocarril tan profundamente implicado en la vida nacional, no sólo no se quedará al margen, sino que será escenario primordial de la misma. Quien controlaba el ferrocarril controlaba México. Esta afirmación se vio avalada en numerosas ocasiones en los largos años de lucha revolucionaria y seguirá siendo cierta cuando Lázaro Cárdenas llegue al poder reorganizando la vida nacional y sentando las bases definitivas de lo que aún hoy es el sistema socio-político mexicano. Los planes de nacionalización y reorganización ferroviaria que quedaron inconclusos en la última etapa del Porfiriato cobrarán ahora nueva vida dentro de un espectro de reorganización total con mayor proyección interna y nacional, a la vez que van solucionándose por fin los desbarajustes ocasionados por los años de lucha, que afectaron poderosamente al ferrocarril.

Los planes, sin embargo, no se completarán; es más, darán al traste finalmente con el fracaso de la «modernización desarrollista» mexicana que se evidencia irreversible en los años Setenta. Caótico es el calificativo más aceptable para el estado de los ferrocarriles, a pesar de los esfuerzos que en ellos se implementan y que continúan en la actualidad con un plan de desarrollo y mejora general que cubre la década de los Ochenta y gran parte de los Noventa, sin haber dado los frutos esperados. La crisis ferroviaria estructural, que es en realidad la crisis de un modelo de desarrollo agotado, no puede solucionarse si no es por medio de soluciones que pongan remedio a la situación general de México, en la que los caminos de hierro fueron parte integral durante toda su historia.

La ingente tarea de Ortiz Hernán se completa, como ya apuntábamos, con abundante material estadístico, gráfico y testimonial, perfectamente incluido en el texto, tanto si aparece junto a él como si está incluido en alguno de los dos apéndices que cierran los volúmenes. Se destaca especialmente la serie de mapas que nos va presentando donde puede apreciarse con claridad la evolución de siglo y medio de historia ferroviaria en México.

Es también digno de mención el buen hacer literario y la cuidada prosa del autor, un estilo fluido, rápido, claro y de fácil comprensión hacen que la lectura de una obra tan voluminosa resulte lo más grata posible, lo que resulta tan raro como digno de alabanza en obras como ésta.

Antonio SANTAMARÍA GARCÍA

Grupo América de Estudios Sociales

ZANETTI, Oscar y GARCIA, Alejandro: *Caminos para el azúcar*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1987, 420 págs.

La obra sobre los ferrocarriles cubanos de Zanetti-García se encuadra dentro de la nueva historiografía cubana surgida a raíz de la revolución «castrista» (1), tanto por la problemática económico-social que analiza como por la utilización

---

(1) Carmen ALMODOVAR, "Historiografía realizada en Cuba después de la Revolución 'Castrista' (1959-1984)" *Revista de Indias*, vol. XLIX, núm. 185, Madrid, 1989, págs. 173-179.

que ahondan en los problemas nacionales más que ponerles remedio, y el ferrocarril tan profundamente implicado en la vida nacional, no sólo no se quedará al margen, sino que será escenario primordial de la misma. Quien controlaba el ferrocarril controlaba México. Esta afirmación se vio avalada en numerosas ocasiones en los largos años de lucha revolucionaria y seguirá siendo cierta cuando Lázaro Cárdenas llegue al poder reorganizando la vida nacional y sentando las bases definitivas de lo que aún hoy es el sistema socio-político mexicano. Los planes de nacionalización y reorganización ferroviaria que quedaron inconclusos en la última etapa del Porfiriato cobrarán ahora nueva vida dentro de un espectro de reorganización total con mayor proyección interna y nacional, a la vez que van solucionándose por fin los desbarajustes ocasionados por los años de lucha, que afectaron poderosamente al ferrocarril.

Los planes, sin embargo, no se completarán; es más, darán al traste finalmente con el fracaso de la «modernización desarrollista» mexicana que se evidencia irreversible en los años Setenta. Caótico es el calificativo más aceptable para el estado de los ferrocarriles, a pesar de los esfuerzos que en ellos se implementan y que continúan en la actualidad con un plan de desarrollo y mejora general que cubre la década de los Ochenta y gran parte de los Noventa, sin haber dado los frutos esperados. La crisis ferroviaria estructural, que es en realidad la crisis de un modelo de desarrollo agotado, no puede solucionarse si no es por medio de soluciones que pongan remedio a la situación general de México, en la que los caminos de hierro fueron parte integral durante toda su historia.

La ingente tarea de Ortiz Hernán se completa, como ya apuntábamos, con abundante material estadístico, gráfico y testimonial, perfectamente incluido en el texto, tanto si aparece junto a él como si está incluido en alguno de los dos apéndices que cierran los volúmenes. Se destaca especialmente la serie de mapas que nos va presentando donde puede apreciarse con claridad la evolución de siglo y medio de historia ferroviaria en México.

Es también digno de mención el buen hacer literario y la cuidada prosa del autor, un estilo fluido, rápido, claro y de fácil comprensión hacen que la lectura de una obra tan voluminosa resulte lo más grata posible, lo que resulta tan raro como digno de alabanza en obras como ésta.

Antonio SANTAMARÍA GARCÍA

Grupo América de Estudios Sociales

ZANETTI, Oscar y GARCIA, Alejandro: *Caminos para el azúcar*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1987, 420 págs.

La obra sobre los ferrocarriles cubanos de Zanetti-García se encuadra dentro de la nueva historiografía cubana surgida a raíz de la revolución «castrista» (1), tanto por la problemática económico-social que analiza como por la utilización

---

(1) Carmen ALMODOVAR, "Historiografía realizada en Cuba después de la Revolución 'Castrista' (1959-1984)" *Revista de Indias*, vol. XLIX, núm. 185, Madrid, 1989, págs. 173-179.



del método marxista, sin descuidar tampoco otra de las caracterizaciones de la historiografía «castrista»: la labor colectiva en equipo (2).

Alejandro García nació en Matanzas en 1932, graduándose en Historia en el Instituto Pedagógico Enrique José Varona en 1967 y licenciándose en Historia en la Universidad de La Habana en 1969. Actualmente es profesor titular del departamento de Historia de Cuba, de la Universidad de La Habana.

Oscar Zanetti nació en 1946, licenciándose en Historia en 1971, como Alejandro García, trabajó en el departamento de Historia de Cuba de la Universidad de La Habana. En la actualidad es secretario del Instituto de Historia de Cuba, trabajando en el departamento de Historia de Cuba.

Ambos se han preocupado siempre por temas de historia económica y con anterioridad han trabajado juntos en *United Fruit Company: un caso de dominio imperialista en Cuba* (1976) y *El papel del ferrocarril en la concentración de la producción azucarera* (1977). Además de estos dos libros, tanto juntos como separados, han escrito en distintas revistas especializadas, tanto cubanas como extranjeras (en España en: *L'Avenc* y *Estudios de Historia Social*), tratando siempre temas de carácter socioeconómico y muy particularmente el ferrocarril.

Para una mejor caracterización de la obra expondremos, en primer lugar, las circunstancias que motivaron a los autores a realizar esta obra. Seguidamente sistematizaremos el contenido de la misma mediante dos vías: encuadrar la problemática que plantea y analizar las hipótesis sobre las que se fundamenta. Finalmente se comparará la obra de Zanetti-García con otros estudios de ferrocarriles cubanos y con otra metodología como la utilizada por la Nueva Historia Económica.

\* \* \*

Son muchas las circunstancias que pueden empujar a un historiador a estudiar un determinado tema. Según Cardoso (3) el historiador a la hora de elegir un tema se guía por una serie de criterios de selección, que son: criterio de relevancia (entendido en el sentido de relevancia social; como expresa Lucien Febvre, comprender el pasado para explicar el presente), criterio de viabilidad (recursos documentales, humanos y materiales), criterio de originalidad y criterio de interés personal.

La obra de *Caminos para el azúcar* cumple claramente los tres primeros. El cuarto criterio se puede considerar implícito a cualquier obra histórica: nadie estudia ningún tema si no tiene, principalmente, un interés personal por el mismo. El primer criterio vemos que se cumple cuando los autores dicen «... el estudio de su evolución histórica —se refieren, claro está, al ferrocarril— podía adoptar una copiosa información, no sólo en el terreno de la historia económica, sino también sobre los diversos fenómenos de carácter social y político. La historia del ferrocarril se vincula estrechamente al desarrollo del capitalismo en Cuba y, a través de sus vicisitudes, pueden conocerse algunas de las particularidades y problemas más relevantes de ese proceso histórico».

Fuentes, memorias de las distintas compañías, así como el testimonio oral le dan viabilidad al proyecto, al igual que, el no disponer Cuba de una historia de los

---

(2) La labor de Alejandro García y Oscar Zanetti ha sido la de coordinar y sistematizar el trabajo realizado por distintos grupos de estudiantes que han ido recavando la información a lo largo de toda la Isla.

(3) C. CARDOSO, *Introducción al trabajo de investigación histórica. Conocimiento, método, historia*, Barcelona, 1976.

ferrocarriles desde sus orígenes a la actualidad, nos hacen plantearnos el tema más que por el criterio de la originalidad, por el de la necesidad, viniendo a llenar un importante vacío de la historiografía cubana.

Finalmente, hay otros dos claros criterios que motivan a los autores a realizar este trabajo. El primero, político: la importancia que concede el Partido Comunista Cubano al sector ferroviario y su desarrollo, y por tanto la necesidad de conocer sus antecedentes. El segundo, docente: en el marco de esta amplia investigación se desarrolla el trabajo de un equipo de estudiantes que les sirve tanto para realizar sus memorias de licenciatura como para tomar contacto con las técnicas de investigación histórica. De esta manera nos sale a relucir otra de las características de la historiografía cubana revolucionaria: su militancia político-social (4).

La problemática que analiza la obra está clara: el desarrollo, la evolución histórica de los ferrocarriles cubanos, pero no como una mera descripción de la aplicación de una tecnología, si no más bien lo que se intenta es, además de describir la tecnología, ver la relación dialéctica entre técnica y las condiciones sociales de utilización (5), planteando el problema desde una visión más amplia y totalizadora, que como reconocen los autores, es lo más conforme con la historiografía marxista.

Para llegar a comprender este proceso los autores proponen este plan de trabajo con sus correspondientes hipótesis:

1. Factores determinantes en la utilización del ferrocarril. Partiendo del principio obvio de la relación ferrocarril-azúcar-mercado externo, lo que les interesa es determinar la intensidad que el sector azucarero ejerció sobre el ferrocarril y analizar las formas concretas que revistió. La hipótesis a demostrar es: «La influencia de la industria azucarera sobre los ferrocarriles fue tan intensa y absorbente que minimizó e invalidó prácticamente todo otro estímulo a su desarrollo, lo que impuso en ciertas circunstancias una subtitulación de las posibilidades de este servicio». La comprobación de esta hipótesis lleva a los autores a examinar y definir clases y grupos que promovieron el desarrollo ferroviario.

2. Características del desarrollo y funcionamiento de los ferrocarriles. Aquí más que plantear hipótesis se trata de describir y definir el patrón de funcionamiento que adoptaron los ferrocarriles cubanos y sus implicaciones para la economía de las empresas del sector. Para ello análisis de: crecimiento ferroviario-coyuntrua económica, evolución tecnológica del ferrocarril y las regulaciones estatales al funcionamiento del servicio ferroviario.

3. Efectos económicos del ferrocarril. Los autores matizan la perspectiva clásica de ahorro por reducción de costes y repercusiones en otros sectores económicos, a la luz de la idea de desarrollo (diferente de crecimiento) no medible por índices económicos sino por los efectos que tiene sobre el común de la población. Así tratan de ver cómo se repartieron los «ahorros» y plantean esta hipótesis: «el principal beneficiario del ferrocarril fue el sector azucarero el cual vio elevarse aún más su rentabilidad comparativa en virtud del medio de transporte, circunstancia que favoreció el desarrollo de la tendencia monoexportadora».

Respecto a las repercusiones en otros sectores económicos, en Cuba no se da

---

(4) Vid [1].

(5) Es un planteamiento similar al que utiliza Manuel Moreno Fragnals cuando analiza la industria azucarera. Manuel MORENO FRAGINALS, *El Ingenio, complejo económico-social del azúcar cubano*, 3 vols. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1978.

el «efecto multiplicador» que el ferrocarril ejerce sobre la economía y los resultados deben observarse en otros aspectos como son: expansión geográfica de la producción, movilización de la fuerza del trabajo, poblamiento y desarrollo de nuevos núcleos urbanos, influencia de la evolución de la propiedad agraria y formas empresariales.

4. Aspectos sociales de la historia ferroviaria. En este apartado estudian el colectivo social vinculado al ferrocarril, tanto los que lo construyeron como los que operaron en este sistema de transporte. Se analiza «como factor primordial del ferrocarril» y «como parte integrante del movimiento obrero». La hipótesis a validar es «en el colectivo humano vinculado al ferrocarril, se reproducen a una determinada escala los rasgos básicos de la estructura de la sociedad, con sus contradicciones y enfrentamientos, que hacen del sector ferroviario un activo escenario de la lucha de clases».

La obra se articula en dos partes, unas conclusiones finales y un epílogo, en el cual se analizan brevemente las influencias de la revolución «castrista» sobre el ferrocarril. En la primera parte se analiza el desarrollo ferroviario del período colonial, desde las consideraciones previas sobre el sistema de transporte anterior al ferrocarril, el cual era un importante freno al desarrollo azucarero (cap. 1), para llegar al capítulo noveno en el que se analiza cómo el ferrocarril cubano pasa a manos extranjeras.

Los capítulos dos al cuatro analizan la etapa de desarrollo o auge ferroviario de 1830-1868. El capítulo dos analiza el primer ferrocarril La Habana-Güines, mientras que el tres y cuatro se centran en la fundación de nuevas empresas y el desenvolvimiento de las ya existentes. En el quinto se hace un balance del desarrollo ferroviario anterior a la Guerra de los Diez Años, siendo el sexto el estudio de los grupos que participan en las empresas ferrocarrileras (utilizando el americanismo de los autores) tanto promotores como técnicos y trabajadores.

En el capítulo séptimo se establecen las causas del estancamiento del crecimiento ferroviario entre 1868-1898: guerra, crisis económica y en general un limitado crecimiento al ser el ferrocarril un aspecto más de la industria azucarera y como está supeditada totalmente a las variaciones del mercado mundial. Finalmente en el capítulo octavo analizan los cambios estructurales de la economía y la sociedad cubana del último tercio del siglo XIX y cómo influyen en el ferrocarril. Al proceso de concentración y centralización azucarero responde el ferrocarril en dos etapas, primero con ferrocarriles portátiles y luego con la instalación de líneas privadas, que llevan los frutos a las líneas principales.

La segunda parte analiza los ferrocarriles en la república neocolonial entre 1898-1959. En este período es importante observar cómo el imperialismo norteamericano y británico se reparten el control de las compañías ferroviarias cubanas situándose los británicos al occidente de la Isla y dejando el oriente al imperialismo norteamericano. Serán estos últimos los que construyan el Ferrocarril Central, que tiene un interés tanto económico como de control político-militar del país.

En esta parte también se le concede gran importancia a la lucha obrera y su organización dentro del ferrocarril cubano, tratándose principalmente en el capítulo sexto, pero estando presente a lo largo de toda esta segunda parte.

Por otro lado, hay que señalar que la obra también incluye un apéndice estadístico, además de distintos gráficos y mapas que a lo largo de todo el libro sirven de apoyatura de las distintas afirmaciones de los autores, así como una amplia bibliografía final y una enumeración de las fuentes utilizadas.

Obras que estudien de manera global los ferrocarriles en Cuba sólo conocemos



*Caminos para el Azúcar*. Para el período 1837-1878 está la tesis, en vías de publicación en el Centro de Estudios Históricos del CSIC, de Eduardo Moyano: *El Ferrocarril en Cuba, 1837-1878. Un elemento de desarrollo económico, social y espacial*. Obra descriptiva principalmente, se centra, más que nada, en el proceso de construcción, sin apenas estudiar la mano de obra. Coincide con Zanetti-García en considerar al ferrocarril indisolublemente unido al desarrollo azucarero.

Por otro lado hemos consultado distintos artículos que analizan el ferrocarril cubano, en aspectos concretos, que nos pueden servir de comparación con la obra reseñada. Fernando Ortiz (6) estudió con motivo del centenario del primer ferrocarril cubano, en 1937, las perspectivas económico-sociales del mismo. Concuerta, como todos los estudios de ferrocarriles en Cuba, con la idea de la relación directa azúcar-ferrocarril, pero en oposición a Zanetti-García destaca más la figura de Saco, como impulsor del ferrocarril que la del Conde de Villanueva. Ortiz concluye su estudio en que el éxito del primer ferrocarril cubano es producto de la planificación estatal, la cual se debe aplicar a la sociedad cubana como vía de acceso a la «prosperidad que demanda y tiene derecho».

En el mismo número de la *Revista Bimestre Cubana* en que aparece el artículo de Fernando Ortiz, nos encontramos con otro de L. V. De Abad (7). Frente a Zanetti-García sitúa la desnacionalización del ferrocarril no en el último tercio del siglo XIX sino cuando se produce la intervención norteamericana en la Isla. Por otro lado es, a diferencia de los autores, comprensivo con el proceso de desnacionalización ¡por el beneficio económico que obtuvo el accionariado!, anteponiendo esto al descalabro que supuso para la economía general de Cuba.

Contraria también a los plantamientos de Zanetti-García es la conclusión del artículo de Emilio de Diego sobre el primer ferrocarril cubano (8). Mientras que para De Diego la causa de la venta del primer ferrocarril cubano es el fracaso económico del mismo, los autores lo explican más por el ambiente de economía liberal de la época (en donde el Estado —Junta de Fomento— no tiene por objeto desarrollar la actividad económica, sino impulsarla), que por no ser rentable. Además señalan que la Junta es un órgano controlado por los hacendados y está a su servicio y por ello es a éstos a quien vende el ferrocarril.

Por último, hay que destacar el artículo de Jorge Aldana (9), que observa en el ferrocarril la primera empresa netamente capitalista en Cuba, tanto por organización, como por métodos de trabajo y por la composición y carácter de la fuerza laboral. En este aspecto demuestra no respetar los postulados de los autores (a los que por otro lado no cita y sin duda debía conocer, pues los trabajos sobre el ferrocarril de García y Zanetti vienen desarrollándose desde mediados de la década de los setenta) pues para ellos aún siendo el ferrocarril un intento de introducir mano de obra asalariada, es un intento fallido, y como en la economía cubana del siglo XIX, las formas de trabajo esclava y semiesclava se alternan con trabajo asalariado, no siendo por lo tanto, una forma netamente de producción capitalista.

---

(6) Fernando ORTIZ, "Las perspectivas económico-sociales del primer ferrocarril de Cuba" en *Revista Bimestre Cubana*, vol. XL, núm. 2. La Habana, 1937, págs. 161-176.

(7) L. V. DE ABAD, "En el primer centenario de los ferrocarriles cubanos, 1837-1937" en *Revista Bimestre Cubana*, vol. XL, núm. 2. La Habana, 1937, págs. 176-195.

(8) Emilio DE DIEGO GARCÍA, "El Primer ferrocarril La Habana-Güines" en *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 4, Madrid, 1983, págs. 59-77.

(9) Jorge ALDANA MARTÍNEZ, "Los ferrocarriles como manifestación del del desarrollo capitalista en Cuba, 1837-1898", en *Santiago*, núm. 56, Santiago de Cuba, 1984, págs. 133-167.

También hay otra forma de estudiar el ferrocarril, otra metodología, que es la que aporta la Nueva Historia Económica (10). Su principal artífice es Fogel. La base de esta metodología es el concepto de «ahorro social», es decir, desde una perspectiva econométrica medir los recursos ahorrados a la economía nacional por la introducción del ferrocarril y para ello desarrollar un modelo contrafactual, basándose en calcular los gastos que hubiera supuesto para determinada economía su desarrollo económico sin la utilización de los ferrocarriles, concluyendo a partir de aquí los efectos económicos del ferrocarril. Estos efectos económicos se miden en términos de Producto Interior Bruto.

La metodología marxista de Zanetti-García, por el contrario, pasa a enfocar el tema, no tanto desde la oferta (deducir la reducción o no de costes que genera el ferrocarril) si no analizarlo desde la demanda, esto es, ver como se reparten esos «ahorros sociales»; es para ellos lo importante determinar cómo se reparten los beneficios del ferrocarril y qué consecuencias tuvo para la estructura productiva del país. Les interesa no sólo determinar los «ahorros sociales» generados por el ferrocarril sino también ver el «uso social» que se da a esos recursos, que para los autores sólo se puede comprender insertándolos en las relaciones clasistas de la sociedad en cuestión y las características de su estructura económica.

Para Zanetti-García con los esquemas de la Nueva Historia Económica no se pueden determinar los efectos económicos del ferrocarril. Esta escuela los reduce a meros índices económicos (PIB) que sólo nos puede dar idea del crecimiento, mientras que para tener una idea clara de los efectos económicos del ferrocarril hay que enfocar el tema no sólo desde el concepto de crecimiento sino de desarrollo que une al de crecimiento «el grado de racionalidad con que un país aprovecha sus recursos naturales y humanos» y ver también «los efectos resultantes de la actividad económica en el nivel de vida de la población».

En definitiva consideramos a *Caminos para el azúcar* una obra fundamental dentro de la nueva historiografía cubana. De amena e interesante lectura, la obra de Zanetti y García es de obligada consulta para aquel que desee conocer, no sólo la historia del ferrocarril cubano, sino el desarrollo económico-social de Cuba durante los siglos XIX y XX.

Luis Miguel GARCÍA MORA

---

(10) En relación con este aspecto destaca las obras de Robert W. FOGEL, *Los ferrocarriles y el crecimiento económico de los Estados Unidos. Ensayos de historia econométrica*, Madrid, 1972 (hay edición inglesa de 1964). También Patrik K. O'BRIEN, *The new economic history of railways*, Londres, 1977. Para el caso español el estudio de Antonio GÓMEZ MENDOZA, *Ferrocarriles y cambio económico en España 1855-1913. Un enfoque de Nueva Historia Económica*, Madrid, Alianza Editorial, 1982.