

# ENTREVISTA IMAGINARIA A RONDO CAMERON. Homenaje de un discípulo\*

*Gabriel Tortella*

Universidad de Alcalá

---

Rondo Cameron es uno de los grandes de la historia económica norteamericana; como muchos de ellos, es especialista en Europa. Sus libros sobre historia bancaria y ferroviaria del siglo XIX europeo hicieron época cuando aparecieron, y marcaron caminos que otros investigadores europeos y norteamericanos han seguido con excelentes resultados. Vive en Atlanta, en cuya Universidad de Emory es profesor emérito. Durante muchos años ha sido titular de una cátedra especialmente dotada, la William Rand Kenan University Chair. Su casa está situada en un suburbio boscoso de la ciudad, umbrío y de edificios espaciados, en un terreno de colinas suavemente ondulantes y cerca de un club de golf, donde le gusta jugar con su esposa, Claydean, y amigos.

Cameron es un hombre de mediana estatura, robusto, con una barba casi negra que le hace parecer más joven de la edad que tiene. Odia las corbatas, y lleva al cuello un collar con un medallón parecido a los ornamentos de los antiguos pieles rojas. Es reservado, le gusta más escuchar que hablar, pero también tiene una gran amabilidad y sinceridad, lo cual hace fácil relacionarse con él. Quizá por eso, sin ser un Demóstenes de la oratoria, ha tenido tantos discípulos y seguidores.

**Preg.-** ¿Por qué se interesó por la historia económica europea?

**R.C.-** Siempre me interesó: como mi apellido indica, soy de origen escocés, aunque nacido en Texas, y siempre me ha interesado la historia de la tierra de mis antepasados. Por otra parte, los Estados Unidos son en su origen una colonia europea, y parece natural que un norteamericano con interés en la historia y en los orígenes de las cosas estudie Europa.

**Preg.-** En Europa se ve a Estados Unidos como un país con poca historia. Sin embargo, los historiadores norteamericanos están hoy entre los mejores del mundo. ¿Qué lleva a un norteamericano a interesarse tanto por la Historia y, en concreto, qué le llevó a usted?

---

\* "Rondo Cameron murió a principios de este año. La Revista ha querido honrar así su memoria y su obra: Gabriel Tortella agradece a la Revista y en particular a Miguel Muñoz Rubio la idea y la oportunidad de este homenaje"

# VIS a VIS

**R.C.-** No soy el único en creer que la Historia es el campo de estudio de las ciencias sociales. Yo me interesé por la Historia porque pensaba desde ella hacer avanzar la ciencia social. Creo que el estudio del pasado nos permite mejor (o, simplemente, nos permite) entender el presente y poder así predecir el futuro y hacer recomendaciones de política. En cuanto a tener poca historia los Estados Unidos –sonríe–, quizá por eso me interesé por la historia europea.

**Preg.-** Su libro sobre el papel de Francia en el desarrollo económico de Europa causó sensación en este continente. Yo le preguntaría por qué se centró usted en la banca y los ferrocarriles franceses y europeos.

**R.C.-** Casi le contestaría lo que respondió Sir Edmund Hillary cuando le preguntaron por qué escaló el Everest: “Porque estaba allí”, dijo. Algo así diría yo de la banca y los ferrocarriles. En realidad, mi interés primero fue la banca. Era una afirmación común entonces decir que los franceses habían mostrado muy poca vitalidad económica, que sus inversores habían sido meros rentistas que invertían en deuda pública, obligaciones, o acciones muy seguras para cortar el cupón sin riesgo. Yo siempre tuve la impresión de no ser esto cierto. Estudié los bancos franceses y pronto ví que habían sido inversores arriesgados, inteligentes, e incluso visionarios. Los ferrocarriles fueron la innovación más importante que emprendieron, aunque, desde luego, no la única, ni mucho menos. Y no se contentaron con financiar su propia industria y sus ferrocarriles, sino que hicieron lo propio con los de los países vecinos...

**Preg.-** Entre ellos España. En su interés por nuestro país sigue usted una sólida tradición de historiadores norteamericanos, como Julius Klein (La Mesta), Abbott Payson Usher (La banca medieval mediterránea), o Earl J. Hamilton (La plata americana y los precios españoles en la Edad Moderna).

**R.C.-** Cierto. Pudiera usted añadir que Earl Hamilton fue mi maestro en la Universidad de Chicago, de modo que mi interés por la historia económica española me viene desde mis años de estudiante. Más adelante leí a Carande y a Vicens Vives. Por ello me dio una gran alegría tener discípulos en España. Debo decir que la primera vez que visité el país allá por 1958, no me impresionó mucho, por su pobreza y por lo opresivo de sus ambientes político y cultural. Más adelante, con el desarrollo económico, el fin de la dictadura y el establecimiento de la democracia, todo esto cambió radicalmente, y me encanta volver a España y encontrar un ambiente cordial e intelectualmente acogedor y agudo. En cuanto a los ferrocarriles españoles, creo que su construcción ha tenido mucha importancia en la historia de España, como en la de casi todos los países donde hay grandes redes ferroviarias, especialmente las que se construyeron en el siglo XIX.

**Preg.-** Ésta es una revista de ferrocarriles ¿Qué puede usted decir en este punto acerca de la importancia histórica del ferrocarril?

**R.C.-** Se trata de una de las grandes innovaciones de la historia de la humanidad y uno de los protagonistas de la primera revolución industrial (expresión que no me gusta nada, pero que se usa mucho), aunque en realidad cronológicamente pueda

# VIS a VIS

situarse entre la primera (de finales del s. XVIII hasta mediados del XIX) y la segunda (segunda mitad del XIX hasta la Primera Guerra Mundial). Podría compararse con lo que han significado el automóvil y la aviación en el siglo XX, con esta diferencia: en el XIX el ferrocarril fue (con la navegación a vapor, que en realidad no alcanzó pleno desarrollo hasta finales de siglo) el único medio de transporte mecánico, de modo que la ruptura con el pasado fue mucho mayor que la del coche o el avión; además, en el siglo XIX cualquier otro medio alternativo de transporte terrestre era netamente inferior, como la carreta o la mula. En el siglo XX, en cambio, la alternativa al automóvil o al avión era el tren, en muchos aspectos competitivo con ellos. Esto se está viendo, y se verá aún más, en el siglo XXI. Además, como ha puesto de relieve Chandler, entre otros, el ferrocarril enseñó a las sociedades del siglo XIX las técnicas empresariales que terminarían por imponerse, y a los bancos las técnicas de financiación que triunfarían en el siglo XX.

**Preg.-** ¿Y en España?

**R.C.-** Lo mismo. Aunque luego resultara en un fiasco bancario, y aunque sin duda pudo llevarse a cabo de mejor manera de como se hizo, la creación de la red ferroviaria española marca el inicio de la modernización económica de España. Hoy sabemos que es precisamente a mediados del siglo XIX (la Ley ferroviaria es de 1855) donde se



*Rondo Cameron con Gabriel Tortella y Clara Eugenia Núñez en Atlanta en 1994*

# VIS a VIS

sitúan los orígenes del capitalismo español y del crecimiento económico contemporáneo. Con ella aparecieron los primeros bancos modernos, los primeros auges bursátiles, y la primera generación de empresarios. Las ciudades españolas, como hemos visto en el reciente Congreso de Aranjuez, fueron transformadas por el ferrocarril ya en el XIX. Anecdóticamente, recordemos que el famoso Puente de los Franceses madrileño se llama así porque lo construyeron ingenieros franceses de la Compañía del Norte, de los hermanos Pereire, que por cierto eran judíos de origen portugués criados en Burdeos y París.

**Preg.-** Cambiando totalmente de tema, su nombre de pila me parece poco común, incluso en los Estados Unidos.

**R.C.-** Me lo puse yo mismo. Existen “Rhondas”, nombre de mujer, pero no “Rhondos” ni “Rondos”. A mí me gustaba el nombre de mujer, y también la evocación sinfónica, de modo que cambié el nombre que me habían dado mis padres (Emmett) por el mío actual.

**Preg.-** Antes dijo que no le gustaba la expresión “revolución industrial”. ¿Por qué?

**R.C.-** Porque ni fue revolucionaria ni fue industrial. Fue evolucionaria, porque la innovación tecnológica y el crecimiento económico venían dándose en Europa al menos desde la Edad Media, aunque se acelerara el proceso a partir del siglo XVIII. Y no fue industrial exclusivamente: las innovaciones en agricultura y en el sector terciario (de éstas acabo de decir algo hace un momento) tuvieron importancia comparable a las que tuvieron lugar en la industria. Prefiero expresiones tales como “modernización económica”, “evolución logística”, y otras, más apropiadas que la tan manida de “revolución industrial”.

**Preg.-** Para terminar: ¿si tuviera que resumir las principales conclusiones a que ha llegado tras toda una vida de investigación, cuáles serían éstas?

**R.C.-** Que no se puede ser dogmático. En general, el mercado ha funcionado como motor de la innovación técnica y del crecimiento económico, la historia económica lo demuestra palmariamente; pero el Estado tienen un papel que desempeñar. Es cierto que la existencia de externalidades y economías de escala limitan la eficacia del mercado en numerosas ocasiones. Tomemos un ejemplo. No hemos hablado hasta ahora del papel de la educación, o el capital humano, en el crecimiento económico. Yo creo que es crucial, y lo he escrito repetidamente: son los países con buenos sistemas educativos y de investigación (raramente están separados) los que han innovado, se han modernizado, y se han desarrollado económicamente. Pues bien, en este campo el Estado tiene un papel decisivo, porque el mercado no recoge todas las externalidades de la educación y, por lo tanto, no invierte lo bastante en educación y ciencia. El Estado tiene que suplementar una demanda insuficiente. Lo mismo ocurre en otros campos, sobre todo en materia monetaria, jurídica, etc., pero éste es el más evidente. Por lo tanto, repito, no seamos dogmáticos: ni el mercado ni el Estado pueden ser omnímodos.

Gracias, profesor.