

que señalan la necesidad de realizar la historia completa del Canal. Tanto desde la perspectiva de empresa como del estudio del abastecimiento de agua a la ciudad en sus múltiples temáticas –técnica, económica, social, etc.–, queda mucho camino por andar. Es evidente que la intención de los autores ha sido iniciar un recorrido que sirva de estímulo para futuras investigaciones. Su intento no ha sido fallido, más bien todo lo contrario, puesto que han llevado a cabo un trabajo difícil de igualar por el cúmulo de datos, interpretaciones y valoraciones que se recogen en estos dos volúmenes.

Por último, se incluye un apéndice en el que se realiza un completo estudio de los gastos originados por las obras de 1851. El abundante número de cuadros y tablas que presenta –no sólo en éste apéndice, sino a lo largo de toda la obra–, es una de las cuestiones más relevantes y destacables de esta publicación, puesto que ponen al alcance de los estudiosos del tema un importante aporte estadístico. La bibliografía está muy bien diferenciada por capí-

tulos. Asimismo, destaca la excelente edición realizada y el amplio repertorio de ilustraciones que ofrece la obra, cuestión ésta que merece una mención especial. Como valoración general también hay que destacar la investigación tan completa que se ha realizado de las fuentes y archivos del propio Canal. Sacar a la luz y a la letra impresa esta información, desconocida hasta ahora, es un trabajo digno de elogio, que puede aleccionar a otros investigadores a continuar por esa senda.

**JUAN MANUEL MATÉS BARCO**  
*Universidad de Jaén*

## **HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DE IBEROAMÉRICA (1837-1995)**

Jesús SANZ FERNANDEZ (coord.), Madrid, Ministerio de Fomento, 456 pp. + *Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos (1837-1995)*, Madrid, Ministerio de Fomento, formato CD-Rom.

De unos años a esta parte se ha consolidado en

el mundo editorial español una peculiar literatura estacional dedicada a la conmemoración de algún monarca o efemérides del pasado. A los lujosos catálogos de las exposiciones se le han unido últimamente una serie de obras de investigación que, auspiciadas por los entes promotores del acontecimiento, permiten que se emprendan investigaciones de cierto calado o se lleven a la imprenta proyectos de investigación no diseñados a la medida de los fastos que rememoran. Dentro de esta última categoría se puede encuadrar la obra o, mejor dicho obras, que me propongo reseñar en éstas líneas.

La *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)* y su apoyo documental, el CD-Rom *Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos (1837-1995)*, celebran el sesquicentenario del ferrocarril en España. En 1837, once años antes de que se inaugurara el primer camino de hierro en la metrópoli, entre Barcelona y Mataró, ya existía en una de sus últimas colonias, Cuba, un ferrocarril que unía La Habana con Bejucal (ampliada después

la línea hasta Güines). España o capitales españolas construyeron una muy pequeña parte de la extensa red de ferrocarriles que cubre hoy Iberoamérica, sin embargo, el Ministerio de Fomento ha tenido, en mi modesta opinión, el acierto de publicar, con el apoyo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, el CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas), el CEHOPU (Centro de Estudios Históricos de Obras públicas y Urbanismo) e Unión Fenosa, una *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)* cuyo principal objetivo es proporcionar, tal como se indica en su introducción: «una visión de conjunto de este magno complejo y de su evolución a lo largo de más de siglo y medio» con «información homogénea, sistematizada y comparable sobre la constelación ferroviaria americana» (p. 11).

A diferencia de otros textos publicados bajo el apoyo oficial de una entidad pública sorprende la perspectiva por la que ha optado el coordinador de la obra y su equipo: en vez de una visión romántica profusa-

mente ilustrada –alternativa, por otra parte, absolutamente respetable– se han decantado por una obra de análisis y recopilación cuantitativa «dura» que los bellos grabados y fotografías incluidos apenas pueden suavizar. La necesidad de una empresa de dicha amplitud viene dictada, tal como manifiestan sus autores en la introducción, por el vacío bibliográfico y falta de recopilaciones existentes en un campo bibliográfico en el que abundan visiones de caso y fragmentarias más centradas en las dimensiones sociales, culturales, políticas o estéticas. Los autores son capaces de contraponer «a la magnitud y dispersión del objeto de estudio –449 empresas ferroviarias de 20 países iberoamericanos– se suma la carencia de publicaciones accesibles, sobre todo para el siglo XIX» (pp. 11-12), una prolongada y bien fundada tarea de investigación que se inicia entre los años 1990 y 1992 con el proyecto de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles: «Los Ferrocarriles Iberoamericanos, Ayer, Hoy y Mañana». Gracias a este esfuerzo pionero la apuesta

de índole fundamentalmente economicista y positivista de los autores es, en mi opinión, un acierto que, aunque el lector no especializado puede resultar frustrante y excesivamente árida como obra de lectura corrida ya que además de historia la obra es, en sí misma, una enciclopedia.

La *Historia*, que ha sido coordinada por Jesús Sanz Fernández, se divide en 11 capítulos, un «Manual para el usuario del CD-Rom, y unos anejos en los que se incluyen la cartografía básica y los esquemas evolutivos de las distintas redes de ferrocarriles de los distintos países iberoamericanos (contenidos también en el CD-Rom). La introducción, firmada por todos los autores, argumenta la necesidad de una obra de estas características y reconoce y agradece la colaboración de otros investigadores y especialistas tanto para la elaboración del presente trabajo y CD-Rom, como de los proyectos anteriores. Jesús Sanz Fernández, el coordinador de la obra, traza una visión general e introductoria del desarrollo histórico de los ferrocarriles iberoamericanos durante el perio-

do que cubre el texto (1837-1995) en la que no sólo aborda los principales temas que se van a tratar en los siguientes capítulos sino que, además, pretende justificar las decisiones que se han tomado a la hora de estructurar el análisis por regiones en vez de países (con el objetivo de combatir la atomización existente en el continente e introducir cierto nivel de agregación informativa). A continuación, Víctor Peralta escribe sobre «El transporte en Iberoamérica antes de la llegada del ferrocarril, 1770-1860». Considero particularmente afortunada la decisión de incluir este capítulo ya que éste nos permite valorar en mejor medida la trascendencia de las transformaciones que tuvieron lugar con el advenimiento del ferrocarril, así como las distintas lógicas económicas, políticas e históricas que estructuraron el continente en naciones y, como hace este libro, regiones.

Le siguen los distintos capítulos que componen el grueso del libro: «Los ferrocarriles de Bolivia, Perú y Chile, una aproximación a la Historia de los Andes entre 1850 y 1995» por Carmen

Aycart Luengo; «El ferrocarril en la cuenca del Plata» y «El ferrocarril en la economía del Brasil» ambos por Angel Rodríguez Carrasco; «El ferrocarril en Colombia, Venezuela y Ecuador (1855-1995): un análisis comparativo», por Francisco Polo Muriel; «Canales, cafetales y banano. Historia del ferrocarril de servicio público en Centroamérica y Panamá» y «El ferrocarril en las Antillas españolas (Cuba, Puerto Rico y la República Dominicana), 1830-1995», los dos a cargo de Antonio Santamaría García; y, «México: Ferrocarriles, Política y Economía», por Jesús Sanz Fernández.

Las conclusiones, una vez más un texto colectivo de los autores, sintetiza por periodos las principales conclusiones y aspectos significativos abordados a lo largo del libro, ahora divididos en periodos en vez de regiones (las etapas consideradas son: 1837-1930; 1930-1980; 1980-1995).

Las dos últimas secciones del libro: el «Manual para el usuario del CD-Rom» y los «Anejos (Cartográfico y de Esquemas Evolutivos)» cumplen la doble función de facilitar el acceso y uso del

CD-Rom *Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos (1837-1995)*; y de completar, asimismo, la *Historia* sin necesidad de recurrir al ordenador además de ofrecer una parte de la información del CD-Rom a aquellos que no tengan acceso al mismo. Si bien, como ya he mencionado anteriormente, las ilustraciones son un agradable complemento extraído de distintos archivos y publicaciones iberoamericanos, encuentro que hubiera sido deseable incluir un índice topográfico y onomástico que facilitaran el uso de una obra con una información tan abundante.

En suma, se trata sin duda de una valiosa aportación a la historia de los ferrocarriles en Iberoamérica así como un buen complemento a las historias económicas dedicadas a esa región del mundo durante los siglos XIX y XX. La *Historia* es, como indiqué previamente, un texto denso que puede resultar árido para aquellos no especialistas que simplemente desean leerlo de un extremo al otro. En realidad, la *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)* es una obra de lectu-

ra y consulta múltiple que cubre de modo exhaustivo el panorama que anuncia y lo hace desde unas sólidas bases cuantitativas. Como fuente primaria de investigación, no se limita a unos textos extensos y una serie de buenas bibliografías selectas, sino que ofrece, gracias a su CD-Rom *Guía histórica* la posibilidad de corroborar, modificar y operar con la mayor parte de la información numérica en la que los autores basaron sus análisis (el CD-Rom ofrece la información en los siguientes apartados: Cronología, Fichero de Empresas, Esquema Evolutivo, Cuadro Kilométrico, Cartografía, e

Información Estadística que es accesible de un modo ya estructurado o combinando distintas variables según las necesidades de quien realiza la consulta).

Pero el libro no se limita, tal como anuncia, a los simples análisis de los datos. En la obra no escasean, tampoco, las referencias a algunos influyentes estudios económicos sobre la influencia del ferrocarril en las emergentes repúblicas iberoamericanas (como es el caso de las obras de John Coatsworth sobre el impacto económico de los ferrocarriles durante el porfiriato en México), o los debates que dichas obras suscitaron, sino que, ade-

más, aborda aspectos de gran trascendencia en la actualidad como es el de la relación dialéctica entre lo público y lo privado.

Para concluir, creo que la obra ofrece para aquellos conocedores de la historia iberoamericana la oportunidad de contrastar sus propios conocimientos desde una perspectiva distinta y el desafío al lector o investigador de «rellenar» social y culturalmente las fuertes transformaciones que el ferrocarril impulsó en Iberoamérica.

**FERNANDO MONGE**

*Instituto de Historia, CSIC*