

Trienio y que se vieron frustrados con el retorno al Antiguo Régimen, es analizado en el capítulo noveno.

Por último, en el capítulo décimo, se analiza la incidencia de los distintos cambios producidos en la división provincial, así como la creación del partido judicial, establecido definitivamente en Caravaca tras la muerte de Fernando VII.

En definitiva, se trata de un sólido y ambicioso estudio de un periodo complejo en el que se produjeron transformaciones, más o menos profundas, según los casos, y que supusieron el relevo de la oligarquía dominante, cambios en los sistemas de propiedad, transformaciones administrativas y judiciales, y en el que se puede seguir en detalle el encono y desmesura de los enfrentamientos políticos, probablemente sólo superados por los sucesos de la Guerra Civil de 1936-39. Hay que destacar que las reformas liberales quedaron incompletas y en muchos casos se trató sólo de intentos frustrados como se puede observar en la aparición, y liquidación posterior, de los nuevos ayuntamientos nacidos durante el Trienio; y sobre todo en lo referente a la economía, donde los fracasos tuvieron, lógicamente, consecuencias de largo alcance, dejando pendientes muchos de los cambios hasta mediados del siglo XX.

Por último quiero felicitar a Gregorio Sánchez Romero por su trabajo y debemos alegrarnos de tener obras, como ésta, que arrojan luz sobre nuestro pasado clarificándolo en gran medida. Sólo me queda añadir que sería deseable que el autor continuara con publicaciones que cubran los periodos anterior y posterior al de la obra reseñada, que ayudarán, sin duda, a completar el panorama de la historia contemporánea en la comarca, ámbito temático en el que Sánchez Romero es una autoridad reconocida, y sobre el que realizó su tesis doctoral, dirigida por J. B. Vilar, abarcando un amplio periodo del siglo XIX.

Orencio Caparrós Bravo

Investigador. Caravaca de la Cruz (Murcia)

LARRÍNAGA RODRÍGUEZ, C.: *Entre Irún y los Alduides. El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX.* Casino de Irún. Irún. 2002, 230 pp.

Hay asuntos en la historia contemporánea que tienen una importancia trascendental. Sin duda, uno de ellos es el relativo a la historia de las infraestructuras, de manera que en el siglo XIX ese tema se convierte casi inevitablemente en la historia del ferrocarril. De este asunto nos habla el libro riguroso, complejo, bien informado y aun mejor estructurado del profesor C. Larrínaga que aquí se reseña.

A decir verdad, es un libro un tanto atípico, afortunadamente atípico, en medio de cierta historiografía económica actual febrilmente cuantitativa. Siendo quizá una excep-

ción a lo que es frecuente en su generación, Carlos Larrínaga conoce y maneja igual de bien las informaciones estadísticas y las hemerográficas, los métodos cuantitativos y las técnicas cualitativas. Insisto, no es habitual entre los historiadores jóvenes de esta época que se decantan de forma radical entre la cuantificación a ultranza o el relato totalmente narrativo. Por extraño que parezca el autor sabe moverse en medio de fuentes, métodos y técnicas muy diversas para revivir el proyecto de ferrocarril pirenaico a través de los Alduides. Además, el profesor Larrínaga ha utilizado fuentes documentales de ambos lados de los Pirineos, con lo que nos hallamos ante un libro singularmente bien informado.

Como ya se ha apuntado este volumen versa sobre una alternativa al ferrocarril que unió España y Francia por el Pirineo occidental. Como se puede comprender por cualquiera que conozca algo de la historia del XIX, fue un proyecto contemplado por algunas regiones con singular interés dada la común creencia en la época que presumía que tener al lado el ferrocarril era una vía casi automática para el progreso. Esto, que no era cierto en sentido positivo, sí tenía parte de verdad en el negativo. Véase, por ejemplo, en el mismo contexto vasco-navarro el caso de la ciudad de Vitoria que de ser nudo central de las comunicaciones entre España y Francia antes de 1850, quedó postergada después por la línea principal del ferrocarril. En realidad, eran asuntos donde se ventilaban anhelos, realidades e intereses muy diversos, de lo que da idea el que, por ejemplo, aquí también nos encontremos, casi inevitablemente, con los Péreire. Inexorablemente un libro que empieza hablándonos de un problema regional entronca, pues, con la gran historia del capitalismo europeo del XIX.

Dicho esto, habrá que resaltar que el libro se encuentra muy bien documentado. Al margen de ricas fuentes archivísticas, se han consultado numerosos impresos y folletos, un volumen considerable de periódicos nacionales de época y ... una generosa bibliografía en quien, pese a su juventud, ya dista mucho de ser un autor novel, pues como en el propio volumen se indica, ha escrito, con éste ya cuatro libros. Evidentemente, no se trata aquí de cantidad sólo, sino también del rigor de una obra donde conviven la información minuciosa, el análisis exhaustivo y un cuidado estilo literario. Por todo ello, no nos encontramos aquí con una muestra de historia localista. Por el contrario, partiendo del marco local de una zona geográfica muy concreta se plantean problemas de envergadura referentes al desarrollo económico y a las relaciones nunca sencillas entre las infraestructuras económicas, el medio físico y las realidades sociopolíticas.

La trama que organiza el libro está muy bien desarrollada, lo que contribuye a que se consiga convencer al lector, de manera que desde un inicial planteamiento de base que gira sobre la importancia de las infraestructuras en el marco regional estudiado y sobre el desarrollo del ferrocarril en esa época se van desarrollando argumentos sobre la relevancia que adoptó esa vía férrea a un lado y a otro de los Pirineos para terminar, ya en el ámbito nacional, dentro de un clímax donde los acontecimientos se revelan como significativos. Esta línea argumental, que aquí se ha resumido toscamente, supone una abrumadora masa de documentación consultada, donde resalta la capacidad de síntesis que muestra el autor

para poder incorporar en su estudio información muy diversa y a la luz de numerosa bibliografía española y francesa. A partir de ello, se nos acerca un lejano valle pirenaico y se nos muestra un contrafactual que habría cambiado la actividad económica de una comarca. Aunque el autor no oculta nunca que la racionalidad del mercado hacía difícil que se hiciese realidad un proyecto que era especialmente deseado por unas zonas afectadas por un llamativo estancamiento económico desde el final del Antiguo Régimen. Inevitablemente, los historiadores nos hemos acostumbrado, de forma presentista, a privilegiar las líneas de fuerza que nos llevan del pasado a la actualidad, a través de los proyectos triunfantes. Ahora bien, el estudio histórico de los fracasos económicos, como ya hace muchas décadas mostró, de forma clásica, A. Gerschenckron, por poner un ejemplo señero, es una forma de hacer historiografía económica que puede enseñar tanto como el análisis de los éxitos económicos.

El libro de C. Larrínaga evidencia lo anterior de forma paradigmática. Sobre todo, cuando estudia las intrincadas relaciones entre la economía y la política, de manera que nos hace ver la importancia de que la historia económica no olvide los aspectos relacionados con los ámbitos de poder, ensimismada en estadísticas de fiabilidad dudosa muchas veces o en hipótesis teóricas que no cuadran bien con la tozuda realidad. En fin, si esta reseña ha servido para que profesionales de la historia contemporánea, lejanos al ámbito vasco-navarro, se acerquen a un libro sugerente y atractivo, se habrá cumplido su objetivo.

Juan Gracia Cárcamo
Universidad del País Vasco

HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Manuel Vicente: *Secundino Delgado en Venezuela. «El Guanche» inédito*. Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife. 2003, 184 pp.

Interesante aportación del profesor titular de Historia de América de la Universidad de La Laguna, Manuel Vicente Hernández González, para el conocimiento de la ideología y la actividad política y periodística de Secundino Delgado Rodríguez (1867-1912), a propósito de la edición de *El Guanche* (1897-1898) en Venezuela, en vísperas del «desastre» de 1898. La obra, con sus 79 páginas iniciales dedicadas al estudio del personaje y el periódico en el contexto de la crisis finisecular decimonónica, y las restantes a la reproducción facsimilar de los ocho números y el suplemento final editados, representa un nuevo hito en la producción historiográfica que sobre el llamado «padre del nacionalismo canario» han desarrollado, entre otros, Manuel Suárez Rosales, Pablo Quintana, Manuel