

minadas las zafras, los trabajadores sufrieron la represión y el despido. Además, tras los hechos de 1933, las aguas vuelven a su cauce. La oligarquía acepta compartir el poder con la clase media, los Estados Unidos redefinen sus relaciones con Cuba y el movimiento obrero queda aislado. Fulgencio Batista, el nuevo hombre fuerte de Cuba, endurece la represión y el movimiento obrero queda prácticamente desmantelado.

Manuel Suárez cuenta cómo sucedieron estos acontecimientos en el Central España y cómo, rápidamente, el Partido Comunista abandona la lucha desinstitucionalizada, imponiendo la consigna legalista para la reorganización del movimiento obrero. Aprovechando las distintas posibilidades que ofrece la vida política cubana, la reorganización es un hecho a finales de la década de 1930. En 1939 se reunía el Primer Congreso de Trabajadores de Cuba y se fundaba la Confederación de Trabajadores de Cuba y se fundaba la Confederación de Trabajadores de Cuba (C.T.C.), inaugurando el período de las grandes conquistas del movimiento obrero cubano, cuya primera gran victoria será la *Constitución de 1940*.

Los testimonios continúan narrando distintos episodios de la lucha obrera frente a los propietarios azucareros. Los enfrentamientos son innumerables y se producen en todas partes. Muchos de ellos, como los que se desarrollan en las haciendas de la United Fruit Company, sobre los que escribe Rafael González, en el Central Purío o en los llanos de Guantánamo, que relatan Ruperto González y Juan Gualberto Ferrer, obligaron a ceder a los propietarios a las peticiones de los obreros.

Aunque algunos testimonios incursionan en hechos posteriores: la lucha contra Batista durante los últimos años de la dictadura; el fervor de la primera época revolucionaria, el relato se centra en las décadas de 1930 y 1940. Su intención, podría decirse, es aportar una nueva visión al proceso de formación del movimiento obrero. Sus relaciones con la lucha revolucionaria en los años cincuenta y su ubicación dentro del régimen revolucionario precisarían, al menos, otros dos libros como éste.

Antonio SANTAMARÍA GARCÍA

J. GARCÍA DEL VALLE GÓMEZ: *Retrato de un navío; el «Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza»*. Editorial Naval. Madrid, 1993, 386 pp.

Pocas veces se ha realizado la biografía de un barco con tanto entusiasmo personal, objetividad investigadora y precisión técnica como la efectuada por el Dr. García del Valle sobre el «*Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* de la carrera Manila-Acapulco (1733-1750)».

Es la descripción de una trayectoria que abarca desde su construcción o nacimiento hasta su muerte o desaparición en aguas del océano Pacífico. Todo en su contexto de hechos, a través de sus vicisitudes en los teatros de operaciones en que participó, en relación a la internacionalización de las rutas del mar que se impuso en su época en una era, de las denominadas «expediciones científicas», que desterró totalmente los restos de aquella vieja y literaria idea del *Pacífico, lago español*.

De las dos partes del libro, en la primera se desarrolla la biografía: Se describe el marco histórico con sus viajes inciales, se habla de los tripulantes, de las actividades de contrabando de los países europeos competidores de España, de la guerra y el comercio; en este sentido la aportación que hace García del Valle de las marcas de fardos embarcados resulta particularmente interesante (ver ilustración adjunta).



R. P. Procurador de la
Compañía de Jesús



General don Mateo de
Zumalde



Capitán don Luis de
Santisteban



Capitán don Manuel
Gómez de Bustamante



Don Francisco López
Adán.



Sargento mayor don
Simón Carranza

También, en último extremo, de la desaparición de la nave en pleno océano Pacífico; de la forma, en visión romántica, en que les gustaría acabar a todos los barcos: no en un «ignominioso» desguace sino completo, con todos sus elementos y hasta con su dotación para seguir navegando en el más allá dejando algún halo de leyenda, en su estela, en el más acá.

Sus singladuras por el más grande de los océanos en que tan interesante fue la aportación de Urdaneta, tan importantes las rutas del «galeón» de Manila, de la China o de Acapulco, y sobre lo que se han escrito importantes obras clásicas (como las de Chaunu y Schurz) o modernas (como las de Díaz Trechuelo) con independencia de alguna colectiva (como la dirigida por Martínez Show) o las específicamente dedicadas a puntos concretos (Higuera, Bernabeu, etc.). A través de *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* se estudian

sus viajes y rutas así como, también, el comercio y contrabando en la economía del Pacífico.

La segunda parte es importante y novedosa. El estudio sobre el casco (dos capítulos) es muy completo y hasta minucioso. Para su redacción han sido tenidos en cuenta los textos coetáneos pero, asimismo, se han realizado estudios técnicos modernos para valorar la figura, condiciones hidrodinámicas, capacidad, etc.; la preparación técnica, especializada, del autor y el manejo de medios de cálculo y diseño avanzados permite apreciar en la obra un aparato gráfico de la mayor importancia que se complementa con otra información fotográfica (maquetas, detalles arquitectónicos, escultóricos y cartográficos de sumo interés) incorporados al libro con un cuidado y atención extremos.

El estudio de materiales (madera, metales, breas, aceites, pinturas, etc.) procedentes de Europa, China, India está tan cuidado como la investigación realizada sobre el armamento y, lo que es más importante, el aparejo (motor del navío).

Parte igualmente valiosa es la incorporada en el apéndice. No se trata de algo sobrante añadido de relleno; es un elemento que resulta imprescindible en una obra tan bien realizada e impresa. Las equivalencias de unidades facilitan la comprensión de la lectura y ahorra algún tiempo a la hora de saber el valor de alguna de ellas; otro tanto sucede con los rumbos de la rosa de los vientos.

Menos difundido para los no expertos en la historia de la medicina y más útiles para el lector son los elementos componentes (unos 200) de una botica del navío, agrupados en: aceites, aguas, elixires, emplastos, jarabes, zumos, espíritus, unguentos, vinos, extractos, píldoras, gomas, polvos, sales, tinturas, bálsamos, raíces, hojas, flores, semillas, frutas, mercuriales y elementos varios.

Del apéndice IV al XIV constituyen una magnífica síntesis de la construcción naval del siglo XVIII, globalmente tratada. Todo, como el resto de la obra, con un dominio del vocabulario, náutico y específicamente técnico, hasta límites solo alcanzables para un avezado experto.

Es también reseñable el esfuerzo de investigación documental llevado a cabo en fundamentales archivos y bibliotecas que reseña pormenorizadamente: *Archivo general de Indias* (secciones de Contaduría, Escribanía de Cámara, Filipinas, Mapas y planos), *Archivo general de la Nación*, de México (Filipinas), *Museo naval* y *Real Academia de la Historia*, Madrid (manuscritos). Fuentes que complementa el autor con una completa y actualizada bibliografía.

La primacía de un tema tan aparentemente monográfico se ha visto dificultada por un considerable fárrago documental que ha exigido un considerable esfuerzo, tesón y paciencia; son las dificultades del investigador ante el tedio que, ocasionalmente, surge ante lo intrincado del tema. Aquí Jesús García del Valle Gómez ha hecho un acopio de datos que facilita el acceso al lector profano y atrae al experto; los ha situado en su entorno histórico, en su tiempo y espacio; fijándose en el navío y en quienes compartieron aquel habitáculo entre Manila y Acapulco.

Toda esta compleja exposición llena de datos técnicos y plena de vocablos marítimos, terminología que utiliza con precisión y soltura que dan la sensación de ser términos

coloquiales (a veces no tanto). Todo ello es factible mediante un dominio de la materia y una capacidad de exposición en que se aprecian párrafos de claro lirismo al que hay sumar unas dotes didácticas que también hay que encomiar en sus justos términos; como debe hacerse, asimismo, de la cuidada edición desarrollada por la Editorial Naval, con el entusiasmo y capacidad que es proverbial en su director José Antonio Ocampo.

M. CUESTA DOMINGO

R. M. SERRERA CONTRERAS: *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior). Madrid, 1992. 336 pp.

Numerosas han sido las obras que al conjuero del 92 han aparecido en las librerías. Muchas de ellas ofrecen una cuidada presentación y textos interesantes; en ocasiones consiguen completar aspectos generales en que la historiografía muestra apreciables lagunas. Ahora nos hallamos ante una de esas obras que conjuga los aspectos de presentación con una literatura fluida que complementa la bibliografía existente sobre los contenidos de referencia; todo ello con una buena dosis de oportunidad en la fecha de edición y por el organismo competente en estos aspectos de tráfico y vialidad pero, a la vez, sensible a las coyunturas históricas cuando éstas tienen una notoriedad que suscita la atención de toda la sociedad.

El autor, prof. Serrera Contreras, tiene acreditada su calidad científica y el cuidado en la presentación de sus investigaciones. En este trabajo, por las rutas americanas, se ha esforzado en sacar el máximo partido tanto de un archivo tan importante como el de *Indias* de Sevilla y las importantes bibliotecas de la capital hispalense. Todo ello, juntamente con una atenta selección del aparato gráfico (mapas y figuras facsimilares, dibujos y diagramas a línea, etc.) y una atención minuciosa en la maquetación y, en una palabra, presentación hacen que su *Tráfico terrestre...* se haya convertido en un libro de los considerados como de regalo, de prestigio, sin perder tampoco su atractivo para el lector amante de la historia e, indudablemente, útil a nivel discente y docente.

Los contenidos del libro son tan amplios como el título sugiere; desde el punto de vista espacial hace referencia a la América Hispánica (sin olvidar los aspectos marítimos y fluviales), temporalmente los siglos XVI-XVIII (con mención al mundo indígena prehispánico).

La obra se estructura en seis capítulos (precedidos de un prólogo del Director General de Tráfico). Los tres primeros constituyen un bloque temático relativo al «Tráfico terrestre y red vial» (En México y el istmo centroamericano, en las regiones septentrionales de suramérica y en los territorios meridionales suramericanos). Las rutas indígenas y las trazadas por los conquistadores y colonizadores sobre las precedentes con vistas a su explotación comercial, de traslado de materias primas o productos diversos de importancia económica capital (productos agrícolas, pecuarios y metales preciosos); también para permitir o facilitar la reordenación del territorio (establecer un nuevo orden) y controlar el espacio.