

en los campos de internamiento y concentración fue terrible. La crisis alimentaria persistió durante la posguerra por la escasez en grandes zonas europeas hasta 1946 que dificultó la eficiencia de los programas de ayuda internacional.

La segunda mitad del libro se centra mayormente en la contribución de los expertos, las políticas y las instituciones. La ciencia de la nutrición adquirió un fuerte estímulo en entreguerras mediante la creación de redes científicas de ámbito nacional e internacional. La fisiología y la epidemiología nutricional fueron esenciales para la nueva cultura dietética. Se desveló la función de los nutrientes, se establecieron criterios para evaluar la desnutrición y se fijaron parámetros de una dieta equilibrada, tablas de composición de los alimentos, y normas sobre la calidad y la seguridad alimentaria. Los expertos pasaron a ser referentes de la salud pública y del bienestar con el apoyo de los organismos internacionales. El papel de las instituciones fue perentorio en la creación de la política económica mundial de alimentación y salud, destacan el Instituto Internacional de Agricultura, la Oficina Internacional de Higiene Pública, la Fundación Rockefeller, la Sociedad de Naciones y la OIT, UNRRA, FAO y OMS. Algunos capítulos analizan la notoriedad de los expertos en las instituciones internacionales encargadas de la salud nutricional, en el Comité Mixto FAO/OMS de Nutrición (1948), en las Encuestas Mundiales de Alimentos (1946-1960) y en las nacionales sobre la dieta y el estado nutricional. Destaca,

además, los programas de alimentación suplementaria en poblaciones infantiles o carenciales y su aplicación en los comedores escolares y en los campamentos y colonias infantiles. También pone de manifiesto los conflictos de intereses entre las grandes potencias y la regulación mundial de la producción y el comercio de alimentos. Un ejemplo fue la dimisión de Boyd Orr, primer director general de la FAO, ante el desinterés de Estados Unidos y Gran Bretaña para crear un banco o Consejo Mundial de Alimentos que resolviera los problemas a largo plazo de la nutrición.

Fruto de años de investigación, este libro proporciona un brillante análisis sobre la economía política del conocimiento científico y las respuestas institucionales al hambre y la malnutrición forjadas más allá de la primera mitad del siglo XX. La incapacidad para erradicar la desnutrición infantil y atajar las crisis alimentarias en las sociedades opulentas prueba las dificultades de los organismos nacionales e internacionales para coordinar una política global sobre la alimentación y la salud nutricional.

José M. Martínez Carrión  
Universidad de Murcia, Murcia, España

<https://doi.org/10.1016/j.ihe.2016.07.011>  
1698-6989/

**Marc Ferri Ramírez. *El ejército de la paz. Los ingenieros de caminos en la instauración del liberalismo en España (1833-1868)*. Universidad de Valencia, Valencia, 2015, 273 págs., ISBN: 978-84-37-09730-5.**

Fruto de su tesis doctoral, Marc Ferri nos presenta ahora una adaptación de la misma en formato libro. Conocido ya por algunas publicaciones anteriores, en especial por el papel que los ingenieros de caminos desempeñaron en la organización de los regadíos a mediados del siglo XIX en Valencia, con este volumen se acerca a la ingente labor ejecutada por este tipo de ingenieros entre 1833 y 1868, unos años fundamentales en la construcción del Estado liberal. Hay que recordar que en esas décadas se produjeron acontecimientos de gran envergadura para nuestra historia política y económica. Tras la muerte de Fernando VII en 1833, no solo estalló la primera Guerra Carlista, sino que España comenzó su propia revolución liberal. De hecho, fue a partir de esos años cuando quedó conformado el sistema parlamentario y de partidos que estuvo en vigor hasta la Revolución de 1868. Es más, desde el punto de vista económico, se fueron tomando medidas claves para la expansión del capitalismo, en especial durante el bienio progresista. Incluso, estaríamos hablando de unos lustros emblemáticos para las infraestructuras. No solo para carreteras, puertos y regadíos, sino también para los caminos de hierro a partir de 1844. En este sentido, la ley de ferrocarriles de 1855 constituye uno de los hitos más importantes para la historia de las obras públicas en nuestro país. Precisamente, en este contexto de formación del Estado liberal, de ascenso de la burguesía al poder y de la necesidad de unos profesionales especializados a la manera de los existentes en Francia, por ejemplo, se creó la Dirección General de Caminos en 1833, la Escuela de Ingenieros de Caminos en 1834 y el Reglamento del Cuerpo en 1836. Así quedaron sentadas las bases fundamentales del cuerpo de ingenieros de caminos en España, cuyos antecedentes habían sido auspiciados por la ingente labor de Agustín de Betancourt desde finales del siglo XVIII. No obstante, la fuerte inestabilidad política y económica que vivió España en las primeras décadas del siglo XIX hizo que la

consolidación del cuerpo no se diese hasta el reinado de Isabel II. Desde esos instantes el rol en la promoción de los equipamientos de todo tipo llegó a ser fundamental, tal como se aprecia en este tomo.

Articulado en 4 capítulos, quizás el menos original de todos ellos sea el primero, aquel en el que se aborda los orígenes y el desarrollo del cuerpo de ingenieros. Y lo es porque el autor es deudor de las investigaciones de Horacio Capel, Rumeu de Armas, Pan-Montojo y, sobre todo, de Sáenz Ridruejo, entre otros, quienes han dedicado excelentes monografías a estos años. Con todo, me parece un apartado fundamental en el que el autor, manejando muy bien la bibliografía, ha sido capaz de distinguir los distintos tipos de ingenieros existentes antes de la consolidación del citado cuerpo, de analizar la evolución del escalafón y de hacer comparaciones con Francia, el principal modelo de referencia. Los 3 capítulos restantes, en los que se centra en el reinado de Isabel II, resultan más interesantes para el historiador en la medida en que son más novedosos, no en vano, además de la bibliografía existente, maneja fuentes de archivo tanto locales como nacionales y hace un espléndido uso de las publicaciones especializadas de la época, tales como la *Revista de Obras Públicas*, entre otras. En estos años el autor no solo analiza las realizaciones llevadas a cabo por este ejército de paz, que fueron innumerables, sino también las veleidades políticas que muchos de ellos tuvieron. Sin duda, es bien conocido el caso de Sagasta, pero, evidentemente, hubo muchos más, tal como Ferri nos lo recuerda en su escrito. Deteniéndose, sobre todo, en la Comunidad Valenciana, aunque no solo, el autor hace un repaso de las intervenciones más emblemáticas en las que trabajaron estos ingenieros, como pudieran ser el puerto de Valencia, las carreteras que la unían al centro peninsular, las infraestructuras de regadío de la huerta valenciana o las obras relacionadas con los abastecimientos urbanos en un momento clave de expansión de las ciudades. Sin olvidar, por supuesto, algunas figuras de renombre, tales como el valenciano Juan Subercase, uno de los ingenieros de caminos más sobresalientes de este periodo.

En definitiva, un trabajo que recomiendo encarecidamente a todos aquellos especialistas en la historia de las infraestructuras

y de la ingeniería civil en la España del siglo XIX, pues se trata de un texto perfectamente documentado, bien escrito y que hace aportaciones de gran interés para entender el protagonismo que los ingenieros de caminos jugaron no solo en la modernización económica de España, sino también en la construcción del Estado liberal de esos años, un aspecto fundamental de nuestra historia.

Carlos Larrinaga  
Universidad de Granada, Granada, España

<https://doi.org/10.1016/j.ihe.2016.07.012>  
1698-6989/

**Jerònia Pons Pons. 130 años de promesas cumplidas. Grupo ZURICH en España. Planeta, Madrid, 2015, 163 págs., ISBN: 978-84-16489-31-2.**

Las empresas, en algunas ocasiones se acuerdan de realizar un libro que conmemora su historia e incluso en ciertos casos lo piden a un académico de historia económica. Este es el caso, pues la autora es especialista en historia del seguro. Lo positivo que tiene esta elección es que además de explicar la evolución interna de las empresas en tan largo periodo, tanto la empresa matriz Zurich, como la española en su inicio Hispania o la fundada por Zurich para el seguro de vida, la compañía Vita. Nos permiten entender mejor los esfuerzos tan importantes que llevaron a cabo los directivos y empleados de todas ellas, e incluso los desembolsos y quebraderos financieros que tuvieron que capear. Pues ciertamente, toda empresa tiene oferta y demanda, por supuesto, pero el entorno es crucial, pues sin seguridad jurídica como lo refleja el libro en sus primeras páginas la evolución es más difícil, ni que decir la Guerra Civil, o el periodo autárquico, pero también se debe destacar, que si el entorno es favorable desde los años 1960, facilita el crecimiento y el desarrollo de las distintas entidades.

La autora nos explica en la introducción las limitaciones documentales que tiene este trabajo, la fuente primaria lo obtiene de la sede central en Zurich, pero también en Barcelona, y escasamente obtiene información de documentos referidos a Madrid. Por otro lado, la explicación de la evolución del sector tiene su base en la literatura no muy extensa de momento, pero más que suficiente para introducir la historia del Grupo Zurich en la misma. La relación o vínculo suizo con España a finales del siglo XIX tuvo otra destacada empresa La Hispano Suiza, iniciada en 1898 con el nombre La Cuadra, y en 1904 con el nombre que ha pasado a la historia La Hispano Suiza. En ambos casos la Ciudad Condal será la sede principal, pues en esas fechas era la ciudad más avanzada del país, y reunía condiciones óptimas para el desarrollo tanto de servicios como de industria. El primer agente de la entidad fue el suizo Emilio Gaissert, y no destacó la actividad de la entidad hasta la ley Dato de 1900 que obligaba a todas las empresas industriales a obtener un seguro de accidentes para sus empleados, en esas fechas era Conrado Siegfried el representante de la entidad que lanzó a Zurich a los primeros lugares en los *ranking* de compañías de seguros del país, quinta en 1912 en seguros de accidentes del trabajo, accidentes individuales y responsabilidad civil.

Hispania, la compañía de seguros española, tuvo tanta importancia o similar a la Zurich en el primer tercio del siglo. Fundada en 1902 padeció graves problemas financieros, no por la gestión de la aseguradora, sino por la entidad financiera Catalana General de Crédito que quebró. Hispania pertenecía a la entidad financiera, pues controlaba más del 75% de sus acciones. Plenamente consciente, los directivos de Zurich, de la oportunidad tan propicia para su expansión en España, no dudaron en la compra de las acciones, y de este modo como explica la profesora Pons, también se resuelve otro problema alarmante en aquella época, el denominado nacionalismo económico. En el caso de Vita es la creación de una compañía especializada en vida por parte del grupo Zurich en 1922. En este periodo, lo común era entidades de seguros especializadas en un ramo de seguro, situación que cambia en la segunda mitad del siglo XX para el desarrollo de entidades de seguros diversificados en bastantes ramos.

El grupo Zurich ha estado siempre presente entre las principales entidades de seguro en nuestro país, debido al crecimiento interno tanto de Zurich, Hispania y Vita. Esto no exime que adquiera en 1987 de Volkswagen la aseguradora Caudal, que fue creada por el Instituto Nacional de Industria en 1976, y naturalmente vinculada a Seat, que a su vez en 1986 fue adquirida por la entidad alemana ya mencionada. Hubo más adquisiciones, pero tal vez lo más importante en la estrategia general de la entidad se ha realizado en fechas recientes al completar alianzas estratégicas tanto con el Banco de Sabadell como con Deutsche Bank, que facilita la distribución de sus productos en exclusiva en las entidades bancarias. La elevada red de sucursales bancarias, no lo puede superar, normalmente, las entidades de seguros, por tanto, facilita las posibilidades de venta por parte de la aseguradora.

En definitiva, nos encontramos con un libro fácil de leer que nos explica ágilmente la historia de una entidad de seguros con gestión tanto suiza como española en un sector que en la actualidad es más importante que el sector primario si se mide en porcentaje del producto interior bruto español, pues ya supone el 5,5%, mientras el sector primario el 2,5%.

Leonardo Caruana de las Cagigas  
Universidad de Granada, Granada, España

<https://doi.org/10.1016/j.ihe.2016.07.013>  
1698-6989/