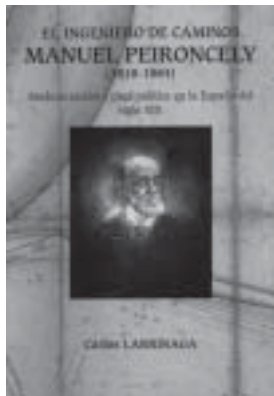


Durante muchos años la historiografía española ha centrado sus esfuerzos en el estudio de aspectos claves de la modernización económica de España. Así, se han escrito ríos de tinta sobre el proceso de industrialización, sobre el papel desempeñado por la agricultura, sobre los factores de oferta y demanda o sobre el debate en torno al libremercado y al proteccionismo. Sin duda, semejantes debates, apasionados en muchos casos, han dado nuevas e interesantes visiones de la economía española del siglo XIX. Más recientemente, sin embargo, se han ido incorporando nuevos elementos de análisis que han contribuido a ampliar nuestra visión de esa modernización económica recién mencionada. Por ejemplo, los estudios referidos al mundo urbano y a los servicios públicos. En esta obra el profesor Larrinaga, de la Universidad de Granada, aborda este tema desde la perspectiva de las obras públicas. La tónica general de abordaje a la modernización económica de España ha estado cuajada de estadísticas, de análisis del PIB, de cifras referidas a inversión de capital, de reconstrucciones de series de comercio interior y exterior, etc. datos todos ellos muy valiosos pero que pueden acompañarse de otros tipos de análisis que, como el presente, aportan información complementaria al análisis de la modernización.

Para que esa actividad económica, que tanto han estudiado los historiadores especializados en el siglo XIX, tuviera lugar fue necesaria la construcción de infraestructuras. Canales, puertos, faros, carreteras o ferrocarriles fueron obras imprescindibles y para ello fue precisa la aparición de una figura cla-



El ingeniero de caminos Manuel Peironcely (1818-1884). Modernización y obra pública en la España del siglo XIX

Autor: Carlos Larrinaga
Editorial: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco, Bilbao 2007
Páginas: 263
ISBN: 978-84-380-0355-8

[266]

ve, la del ingeniero de caminos. Siendo esto así, resulta curioso que aún hoy en día la bibliografía española sobre estos temas siga siendo relativamente escasa. De hecho, muy pocos historiadores se han dedicado al análisis en profundidad de la vida y de la obra de estos técnicos que operaron con éxito a caballo de la Administración pública y de la empresa privada. Entre los ingenieros de caminos, este tipo de estudios han sido más frecuentes, sobresaliendo, por encima de todos, los trabajos del Dr. Fernando Sáenz Ridruejo, por cierto, autor del prólogo que aquí se reseña. En este sentido, la obra de Larrinaga constituye, a mi modo de ver, todo un acierto y abre una brecha que puede ser especialmente fructífera para trabajos posteriores. Porque, pese al prestigio que adquirió el Cuerpo de Ingenieros de Caminos en el siglo XIX, cuando se creó, curiosamente la mayoría de ellos siguen olvidados. Sólo unos pocos de ellos han logrado salvarse de las inmisericordes garras del olvido. Agustín de Betancourt, José Agustín de Larramendi, Juan Subercase, Pedro Miranda, Lucio del Valle, Calixto Santa Cruz, Ildefonso Cerdà o Leonardo Torres Quevedo quizás son de los más conocidos. Otros permanecen en la memoria, pero lo lograron de forma atípica, gracias al salto que dieron a la política, como El-duayen, Sagasta o Echegaray.

Este olvido, sin embargo, no obsta para que su labor deba ser conocida, estudiada y valorada, que es precisamente lo que pretende hacer Carlos Larrinaga con esta monografía dedicada a Manuel Peironcely. Un ingeniero del que conocíamos ya bastantes cosas gracias a las investigaciones previas del autor.

En sus obras *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914* (San Sebastián 1999), *Entre Irún y los Alduides. El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX* (Irún, 2002) y *Peironcely, San Sebastián y el ferrocarril de los Alduides a mediados del siglo XIX* (San Sebastián, 2004) las referencias a nuestro protagonista actual son constantes. Ahora, con un excelente material documental recopilado en numerosos archivos durante más de una década, el profesor Larrinaga nos presenta esta monografía dedicada al estudio de la obra pública en la España de las décadas centrales del siglo XIX a través de las realizaciones y actividad profesional de uno de los ingenieros más representativo de la época. De suerte que con ello se pone de manifiesto la calidad de los egresados de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, cuyo papel en la construcción de las infraestructuras mencionadas fue determinante. A este respecto, hay que decir que, siendo verdad que los ingenieros extranjeros participaron activamente en muchas compañías ferroviarias españolas del siglo XIX, no es menos cierto que los ingenieros españoles pronto aprendieron el oficio y no les fueron a la zaga. Sin duda, Manuel Peironcely, como tantos otros, fue un ejemplo de ello. Su actuación en la línea del Norte, en el ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y en los ferrocarriles del Noroeste no hace sino avalar esta afirmación. Sin duda, estudios como éste vienen a demostrar la preparación técnica de los ingenieros españoles y su activa contribución a la obra pública del XIX.

Pero Peironcely, como otros muchos, no sólo trabajó en caminos de hierro. También lo hizo en carreteras (sobre todo, en Guipúzcoa); en puertos, con destacadas actuaciones en San Sebastián, Deva, Bilbao y Pasajes; en faros e incluso diseñó un canal entre Tolosa y San Sebastián, aunque él mismo descartó la propuesta ante la relevancia que ya había adquirido en Gran Bretaña el ferrocarril. El texto evidencia que el nivel de los miembros del Cuerpo de Ingenieros de Caminos del Estado incluía una formación sólida que los hacía plenamente capaces para enfrentarse a los nuevos retos que la modernización del país les exigía. Los ingenieros de caminos constituyeron, por lo tanto, unas figuras imprescindibles para entender el proceso de modernización puesto en marcha en la España de mediados del siglo XIX. De manera que, cuando los historiadores de la economía hablan tan frecuentemente de construcción de líneas, de mejoras portuarias o de avances en carreteras, estaría bien que pudiéramos empezar a poner rostro y nombre a los artífices de tales infraestructuras. Sobre todo, porque en su mayoría fueron ingenieros de alto nivel profesional formados en España. En este sentido, Peironcely es un ejemplo significativo. No el único, por supuesto, ya que ingenieros de caminos merecedores de una monografía como la que aquí se presenta hay muchos más.

La relevancia de Peironcely va más allá de su propia persona, ya que con él quedó inaugurada una saga familiar que ha llegado hasta nuestros días. La sucesión de padres a hijos en la Ingeniería fue algo habitual: Juan Suberca-

se y José Subercase o Luis Torres Vil-dósola y Leonardo Torres Quevedo. En el caso que nos ocupa, a Manuel Peironcely le sucedió Ramón Peironcely Elósegui y a éste Ramón Peironcely Puig de la Bellacasa, trágicamente asesinado en los comienzos de la Guerra Civil. Hubo otros descendientes, no por la vía directa, igualmente ligados a la ingeniería de caminos en España, por no hablar de los ingenieros industriales con el apellido Peironcely.

En definitiva, nos encontramos ante un libro sumamente interesante que trata de analizar la modernización de España desde una perspectiva novedosa que puede dar resultados francamente interesantes. Un acercamiento diferente que, a través de los ingenieros de caminos y de su preparación técnica, trata de analizar una realidad que está aún poco estudiada. Estaríamos, por tanto, ante un trabajo de investigación que, tomando como modelo uno de sus protagonistas, trataría de poner en valor al Cuerpo de Ingenieros de Caminos, a su preparación técnica, al papel que desempeñaron en la construcción de obras públicas o a los puestos de responsabilidad gerencial que tuvieron en algunas compañías de ferrocarriles. Tomando estos presupuestos como base, Carlos Larrinaga acierta con la elección del personaje, ya que, por los datos aportados, parece responder claramente a lo que fueron los ingenieros de caminos de esa época, aunque quizás sí hubiera podido incidir un poco más en el papel desempeñado por el Ministerio de Fomento, institución clave durante estos años. Dicho esto, el libro, acompañado de una selección de imágenes muy acertadas, constituye

[268]

un acicate para seguir investigando y profundizando en el papel jugado por estos técnicos en la modernización de España durante el siglo XIX. Sin duda, por los datos aportados por el autor, la riqueza de los archivos españoles puede dar resultados francamente interesantes. Que así sea.

Gregorio Núñez Romero-Balmas
Universidad de Granada