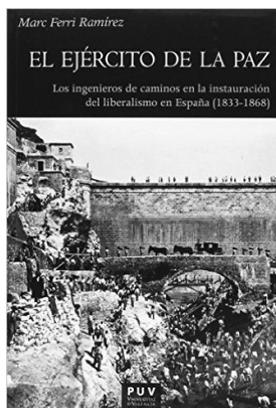


Reseñas



El Ejército de la Paz. Los ingenieros de caminos en la instauración del liberalismo en España (1833-1868)

Autor: Marc Ferri Ramírez
Editorial: Universitat de València, 2015
ISBN: 978-84-370-9730-5
Páginas: 273

Vaya por delante que el libro de Marc Ferri es un buen libro. Es una monografía bien escrita que aborda un tema importante sobre el que no hay demasiadas referencias; aunque ya empieza a haberlas. Pero es importante advertir que puede no ser el libro que usted está buscando. Por eso es importante leer una reseña como ésta, o la misma introducción del libro. Conviene que sepa lo que es y lo que no es este, por otro lado, estupendo libro.

«El Ejército de la Paz» es un desarrollo de la tesis doctoral de su autor, *L'obra pública en el territori valencià durant la formació de l'Estat liberal (1834-1868)*. *La tasca dels enginyers de camins*, leída en diciembre de 2011 en la Universidad de Valencia (Estudio General). Partiendo de ella, se avanza por rutas bastante lógicas;

pero el camino que se recorre no es muy largo. En este sentido, el libro decepciona. Me pregunto si no hubiera sido mejor publicar la tesis tal y como estaba –acaso en castellano, para darle mayor difusión–, y haber preparado un segundo libro, más extenso, más detallado, que fuera una verdadera referencia para los historiadores e ingenieros del país. Y que se echa de menos porque la obra de Fernando Sáenz Ridruejo, correctamente elogiada por Ferri, tiene claras limitaciones. Así pues, este libro no es una simple tesis –por otro lado, accesible por *internet*–, pero tampoco la esperada monografía sobre los ingenieros en España en el siglo XIX. Es otra cosa, intermedia; buena, sin duda, pero insuficiente.

Y es que la investigación realizada por Ferri se centra demasiado en la comunidad autónoma (país, región o reino, según gustos) de Valencia. El cuerpo de su tesis doctoral trata de cuatro tipos de obras públicas construidas allí en las décadas centrales del siglo XIX: la red de caminos, la red de ferrocarriles, las canalizaciones hidráulicas y el sistema de puertos. Ciertamente, en esa región se llevaron a cabo algunas de las obras públicas más emblemáticas del país. Y también fue la cuna o el campo de entrenamiento de ilustres ingenieros, empezando por Juan Subercase. Interesante, sí, pero insuficiente porque ni las obras públicas valencianas se entienden fuera del ámbito español, ni el cuerpo de ingenieros de caminos tenía una estructura regional. Hablar de los ingenieros y de las obras públicas valencianas es un buen tema para una tesis doctoral; sobre todo por la amplitud de la investigación. Pero no lo es tanto para un libro.

Siendo buena la idea de ampliar horizontes, creo que Ferri debería haber sido más

audaz. Es justo decir que en modo alguno su trabajo es deficiente. Al contrario: algunas de las páginas dedicadas al Cuerpo de ingenieros de Caminos son muy buenas. No lo son tanto, a mi juicio, las dedicadas a la política de infraestructuras. Pero en cualquier caso sería deseable que se abordaran siquiera las grandes obras públicas españolas, para tratar luego a Valencia como un estudio de caso. Algo hay de esto. Por ejemplo, con el servicio de abastecimiento de aguas de Madrid —el Canal de Isabel II— y otras ciudades; entre ellas, como no, Valencia, un caso relevante por, entre otros motivos, la participación de José Campo. Pero estas indagaciones no son frecuentes; o no lo son tanto, ni con tanta profundidad, como debieran. Por eso «El Ejército de la Paz» es una herramienta de incierta utilidad para el investigador. La búsqueda de información o referencias sobre cualquiera de los numerosos asuntos con los que la Historia de España enlaza con las obras públicas, en el libro de Ferri pueden conducir a mucho, o a nada.

Estas carencias son, desde mi subjetivo punto de vista, particularmente graves en el ferrocarril. Y es que aquí no estamos ante una serie de obras públicas entre las que podemos hacer comparaciones. Esta fue “la” obra pública por excelencia del Liberalismo español, justificable sólo desde la interconexión de las diferentes líneas. Desde el primer momento el ferrocarril español se concibió dentro de un marco nacional; y por cierto, con no poca participación de ingenieros y empresarios procedentes de Valencia. Un análisis regional, valenciano en este caso, va adquiriendo sentido a medida que nuevas líneas de ámbito comarcal fueron enlazando con la gran red nacional y central. Pero ésa es otra historia, la que seguiría en el tiempo a la que se aborda en este libro que

termina en la Revolución Gloriosa.

Hay, en fin, otro limitación importante; al menos, para los que nos dedicamos a la Historia Económica, que sólo es una parte —o un enfoque— de la Historia. Ferri ignora casi todas las cuestiones económicas. Quién trate de encontrar en este libro datos sobre el coste de las obras públicas, sus ingresos, sus efectos en la generación de riqueza, etc. se verá frustrado. No hay en todo el texto ni un solo gráfico, y las dos únicas tablas, en el apéndice, sólo contienen nombres y topónimos. Se podrá argumentar que la tesis de la que parte fue leída en un Departamento de Historia Contemporánea, y que fue dirigida por un profesor de Historia Contemporánea. Pero creo que del mismo modo que los historiadores “clásicos” nos exigen a los “económicos” que no ignoremos el contexto, y lo exigen con toda razón, también creo que nosotros les debemos exigir a ellos que no ignoren las razones económicas.

Estos problemas no deben hacernos perder de vista las muchas cualidades de un texto en el que se reconoce la mano del investigador puntilloso. La descripción del escalafón de los ingenieros, las biografías de algunos de ellos, la planeación y diseño de diversas obras públicas, y, en fin, todo lo concerniente a la Comunidad Valenciana, hacen de «El Ejército de la paz» un libro interesante y de lectura amena. Y, por cierto, muy bien editado (y, cosa excepcional en España: con un índice alfabético). En fin, un buen libro. Pero, insisto, antes de adquirirlo averigüe si realmente es el libro que usted busca. Por lo demás, los 19 euros que cuesta tampoco deberían llevarle a pensarlo en demasía.

Rafael Barquín

UNED