

y los primeros años del Franquismo a cargo de J. Salas; al correo en los orígenes de la navegación aérea española por F. Aranaz; al los aspectos técnicos y la evolución tecnológica a cargo de J. A. Martínez; y a Iberia como compañía monopolista del espacio aéreo, trabajo realizado en pocas páginas y de forma muy superficial por J. Viniegra.

Con ser este volumen una digna aportación a la historia del sector aeronáutico en España lo cierto es que evidencia al mismo tiempo las carencias de la bibliografía española sobre la historia de la aviación desde todos los puntos de vista que se adopten. En cualquier caso se trata de una obra a tener en cuenta en los futuros trabajos de investigación que todos esperamos comiencen a aparecer en los años venideros, situando a la historiografía de este medio de transporte a la altura de las más avanzadas.

JAVIER VIDAL OLIVARES
Universidad de Alicante

LA CREACIÓN DEL CANAL DE ISABEL II

J. ESPINOSA ROMERO, J. y J.J. GONZÁLEZ REGLERO (Coord.) (2001), 1851. Madrid, Fundación del Canal de Isabel II, 2 vols., pp. 248 y 353. Prólogo de Antonio Rumeu de Armas.

La investigación sobre redes urbanas –temática olvidada hasta hace algunos años– está alcanzando un creciente protagonismo entre los historiadores. Consecuencia de estos afanes es el libro conmemorativo de los 150 años del inicio de la construcción del Canal de Isabel II. Este trabajo, resultado de un ambicioso proyecto de investigación coordinado por un prestigioso grupo de investigadores, ofrece un abanico inmejorable de estudios sobre la empresa abastecedora de agua y acerca del Madrid de mediados del siglo XIX. No estamos ante el típico libro conmemorativo de empresa, destinado a ofrecer una buena imagen de la misma y a servir de reclamo publicitario, sino más bien ante un profundo trabajo que saca a la luz un bagaje importante de noticias y datos novedosos sobre la vida del Canal. La superficialidad y los tópi-

cos, propios de este tipo de eventos, han dejado paso a una investigación estrictamente histórica de gran calado y envergadura.

La Fundación Canal de Isabel II publica este libro que consta de dos volúmenes de contenido claramente diferenciado. El primero, el marco histórico, se refiere al Madrid de mediados del siglo XIX en sus diversos aspectos: políticos, económicos, urbanos, infraestructuras, científicos, artísticos y cotidianos. Por su parte, el segundo tomo estudia con gran detalle la empresa y trata aspectos más específicos de los inicios de las grandes obras que fueron conformando la construcción de este magno evento. Concretamente aborda el proceso administrativo, técnico, económico y constructivo.

En el primer volumen confluyen una serie de trabajos que ayudan a vislumbrar cómo era la ciudad de Madrid en la época de Isabel II. Comienza este análisis con la aportación de Juan Ignacio Marcuello sobre la construcción del Estado, junto a las vicisitudes del constitucionalismo y el centralismo durante la década

moderada. Le sigue el estudio de Angel Bahamonde, que versa sobre una de las características que definen a Madrid en el siglo XIX: su naturaleza dual, tanto desde el punto de vista económico como social. Madrid es a la par capital del reino y ciudad, en el complejo juego de tensiones y contradicciones que la difícil consolidación del sistema liberal impone en la España del siglo XIX.

El tercer capítulo está centrado en una descripción de la ciudad de Madrid a mediados del siglo que lleva a cabo Rafael Más. El autor pretende dar cuenta de algunos síntomas del encuentro de tendencias contrapuestas y concreta su aproximación al territorio urbano. Existe un importante aporte informativo sobre la ciudad, especialmente el que ofrecen clásicos como Mesonero Romanos, Madoz o Fernández de los Ríos. Pero también recientes investigaciones ofrecen una visión más detallada de la morfología de la ciudad y la repercusión que tuvo la desamortización en el traspase de propiedades. Asimismo, jugó un papel importante la preeminencia

del estamento militar que al convertirse en un elemento permanente y novedoso tuvo evidentes implicaciones urbanas. Tampoco se puede desdeñar el peso específico que estaba adquiriendo la administración pública estatal y los proyectos espectaculares a que dio lugar desde la perspectiva urbana. Por último, se aborda el raquitismo de la hacienda municipal que obliga a dejar en manos de capitales privados muchas de las inversiones que necesitaba la capital para convertirse en una ciudad moderna.

Por su parte Isabel Rodríguez, en el cuarto capítulo, trata sobre el despigue de los servicios urbanos. No hay que olvidar que Madrid contaba con un sistema muy precario, pues la capital ha tenido fama de ser una ciudad con grandes problemas de higiene y salud pública. La visión que tenían los madrileños de su propia ciudad no era excesivamente positiva. El retrato que presenta Mesonero Romanos es harto elocuente con sus descripciones del aspecto repugnante e indelicado de las calles, con la total ausencia de salubri-

dad, limpieza, predominio de la miseria, etc. Las carencias eran inmensas y ofrecía una imagen deteriorada del casco urbano; pero la actitud, las costumbres y los malos hábitos de los ciudadanos dañaban todavía más si cabe esa situación. Algunos historiadores como Domínguez Ortíz, han reseñado que todas estas deficiencias eran el resultado de su rápido ascenso a capital de España, que trajo consigo un precipitado crecimiento. Pero todos coincidían en señalar que todos estos problemas se agudizaban por la carencia de agua y la inexistencia de un buen sistema de distribución. Estos años también contemplaron la aparición de las primeras conducciones de gas y una mayor preocupación por el transporte urbano. Ambos aspectos, junto con el abastecimiento de agua, jugaron un papel esencial en el desarrollo de la ciudad.

En el capítulo quinto, José Manuel Sánchez hace un interesante recorrido por la situación de la ciencia y la tecnología en la España del siglo XIX, prestando especial interés al papel que jugaron los ingenieros espa-

ños. Destacaron los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que adquirieron un protagonismo inusitado en el desarrollo de la actividad científica y tecnológica, a la par que fueron los instrumentos indispensables para la construcción del Canal. El capítulo sexto aborda el ambiente artístico y literario madrileño. Su autor, Juan Antonio Yeves, hace un preciso recorrido por el entorno cultural, las corporaciones científicas –Academias, Ateneo...–, las tertulias literarias y eruditas, los museos, coleccionistas, bibliotecas, bibliófilos, diversiones públicas como los teatros y la moda romántica de los álbumes.

Por último, María Alicia Langa, trata sobre las formas de vida cotidiana en Madrid durante la época tratada. Se centra en el estudio de la familia resaltando su estructura, funciones, ámbito de decisión y los papeles contrapuestos del hombre y de la mujer en la sociedad isabelina. La vida cotidiana en sí misma, la analiza desde la perspectiva del modelo burgués, los espacios privados como la casa, las costumbres y los ritos; así como las formas de ocio

y los espacios de sociabilidad. Finalmente, hace una breve incursión en las mentalidades colectivas, el poder social y su influencia en las formas de vida cotidiana.

El segundo tomo –el más atractivo por la novedad de sus investigaciones– se centra exclusivamente en la creación del Canal de Isabel II. Este volumen está realizado por los coordinadores de la obra. En un primer capítulo, Jesús Espinosa, describe la evolución del abastecimiento de agua a Madrid. A pesar de estar ante un tema clásico, ya tratado por otros estudiosos del tema en el momento de narrar las vicisitudes y problemas que padeció la capital para lograr abastecerse de agua, el autor aporta una buena serie de datos desconocidos hasta ahora y que le otorgan al capítulo un valor interesantísimo para conocer con detalle los antecedentes de la construcción del Canal. Junto a estas sugestivas aportaciones el trabajo se adentra en la creación y articulación de los viajes de agua, al tiempo que hace una incursión sobre la distribución social del agua. Sigue con un aná-

lisis de las formas tradicionales de abastecimiento a través de las fuentes, tanto particulares como públicas, y el quehacer de los famosos aguadores. De nuevo cabe insistir en las interesantes noticias que trae a colación sobre los intentos fallidos de significados hombres de negocios de la Corte, que se ocuparon de crear empresas con el fin de abastecer de agua a la ciudad.

Más adelante, en el capítulo cuarto, este mismo autor estudia con gran detalle la financiación de la obra. Resalta el carácter de empresa pública del Canal de Isabel II, y cómo el Gobierno reguló sus entramados organizativos con el fin de ejercer totalmente su control. Sin embargo, desde una perspectiva mercantil, el Canal se definió como una sociedad anónima, puesto que los poderes públicos, por la debilidad de sus haciendas, no podían aportar el capital necesario. Esto hizo que el Estado permitiera al capital privado el acceso al proyecto mediante suscripciones. Alcanza un gran valor el análisis que realiza sobre el fracaso de la suscripción de capital y las razones que lo explican, así

como los intereses inversores que imperaban en aquellos momentos entre la nobleza y la clase media, muy alejados de aventuras como la del Canal de Isabel II. Se culmina este apartado con el estudio de las suscripciones realizadas por los poderes públicos y de las soluciones adoptadas para intentar cubrir las necesidades financieras que tenía la empresa.

Por su parte, Juan José González Reglero, en cuatro capítulos, se adentra en aspectos muy interesantes y hasta ahora poco tratados de la construcción del Canal del Isabel II. Cuestiones como el Consejo de Administración, los ingenieros, la presa del Pontón de la Oliva y la línea del Canal y el papel que tuvieron los presidiarios en su construcción. En el primero de ellos, el Consejo de Administración, hace un estudio de su formación, y una brillante aproximación biográfica a cada uno de sus componentes distinguiendo si eran miembros designados por el Gobierno, el Ayuntamiento o representantes de los suscriptores. También nos acerca con una somera descripción a las sedes de las reu-

niones, el nivel de asistencia a las mismas y la primera alocución al pueblo de Madrid en la que el Consejo intentaba explicar sus intenciones y proyectos.

Es interesante el perfil biográfico que realiza de los ingenieros que actuaron en las primeras obras, puesto que muestra la vinculación tan estrecha que existía en aquellos años entre la Escuela de ingenieros y el desarrollo de las infraestructuras en España. Se completa este acercamiento con la descripción de tareas y cometidos que se les asigna a cada uno de los ingenieros, así como sus retribuciones y el lugar elegido como centro de operaciones para las tareas de delimitación, archivo de documentación, etc. En otro de los capítulos se describe con gran precisión todos los antecedentes referentes a la presa del Pontón de la Oliva y la línea del Canal: estudios geológicos, acto inaugural de la primera piedra, la redacción del proyecto, el inicio de las obras y su situación a finales de 1851. Los datos aportados sobre la expropiación de terrenos muestra los múltiples problemas que afrontaron para

sacar adelante su construcción, la subasta de la piedra para la presa, así como los conflictos que se originaron con los regantes del Canal de Cabarrús.

Un capítulo muy sugestivo por su valor sociológico es el referente a la actuación de los presidiarios en las obras del Canal. Es conocido que este hecho era bastante común en las obras públicas realizadas por el Estado y que su empleo era recomendado con frecuencia en la Revista de Obras Públicas. Por otra parte, Lucio del Valle -uno de los ingenieros del Canal- contaba con amplia experiencia en la realización de obras con presidiarios. El estudio desgrana con precisión cuestiones como el traslado de los presos, su coste, la organización del presidio -vigilancia, abastecimiento, alojamiento-, los trabajos de los presos en talleres y el trato que los ingenieros otorgaron a estas personas. El detalle con el que se refiere todo este cupo de información le otorga un valor inestimable a toda esta parte del trabajo.

Se culmina el volumen con un epílogo de los coordinadores de la obra en el

que señalan la necesidad de realizar la historia completa del Canal. Tanto desde la perspectiva de empresa como del estudio del abastecimiento de agua a la ciudad en sus múltiples temáticas –técnica, económica, social, etc.–, queda mucho camino por andar. Es evidente que la intención de los autores ha sido iniciar un recorrido que sirva de estímulo para futuras investigaciones. Su intento no ha sido fallido, más bien todo lo contrario, puesto que han llevado a cabo un trabajo difícil de igualar por el cúmulo de datos, interpretaciones y valoraciones que se recogen en estos dos volúmenes.

Por último, se incluye un apéndice en el que se realiza un completo estudio de los gastos originados por las obras de 1851. El abundante número de cuadros y tablas que presenta –no sólo en éste apéndice, sino a lo largo de toda la obra–, es una de las cuestiones más relevantes y destacables de esta publicación, puesto que ponen al alcance de los estudiosos del tema un importante aporte estadístico. La bibliografía está muy bien diferenciada por capí-

tulos. Asimismo, destaca la excelente edición realizada y el amplio repertorio de ilustraciones que ofrece la obra, cuestión ésta que merece una mención especial. Como valoración general también hay que destacar la investigación tan completa que se ha realizado de las fuentes y archivos del propio Canal. Sacar a la luz y a la letra impresa esta información, desconocida hasta ahora, es un trabajo digno de elogio, que puede aleccionar a otros investigadores a continuar por esa senda.

JUAN MANUEL MATÉS BARCO
Universidad de Jaén

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DE IBEROAMÉRICA (1837-1995)

Jesús SANZ FERNANDEZ
(coord.), Madrid, Ministerio de Fomento, 456 pp. + *Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos (1837-1995)*, Madrid, Ministerio de Fomento, formato CD-Rom.

De unos años a esta parte se ha consolidado en

el mundo editorial español una peculiar literatura estacional dedicada a la conmemoración de algún monarca o efemérides del pasado. A los lujosos catálogos de las exposiciones se le han unido últimamente una serie de obras de investigación que, auspiciadas por los entes promotores del acontecimiento, permiten que se emprendan investigaciones de cierto calado o se lleven a la imprenta proyectos de investigación no diseñados a la medida de los fastos que rememoran. Dentro de esta última categoría se puede encuadrar la obra o, mejor dicho obras, que me propongo reseñar en éstas líneas.

La *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)* y su apoyo documental, el CD-Rom *Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos (1837-1995)*, celebran el sesquicentenario del ferrocarril en España. En 1837, once años antes de que se inaugurara el primer camino de hierro en la metrópoli, entre Barcelona y Mataró, ya existía en una de sus últimas colonias, Cuba, un ferrocarril que unía La Habana con Bejucal (ampliada después