



Pasado y Memoria. Revista de Historia
Contemporánea

ISSN: 1579-3311

pasadoymemoria@ua.es

Universidad de Alicante
España

COLLADO FERNÁNDEZ, ESTHER

FERRI RAMÍREZ, Marc, El ejército de la paz. Los ingenieros de caminos en la
instauración del liberalismo en España (1833-1868), Valencia, Publicacions de la
Universitat de València, 2015, 273 pp.

Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporánea, núm. 15, 2016, pp. 352-355
Universidad de Alicante
Alicante, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=521555004018>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

podrían asistir a la Asamblea una vez que llegaran a sus escaños los propietarios. La medida afectaría especialmente a los representantes novohispanos en un momento en el que hacía sólo un mes que se habían firmado los Tratados de Córdoba entre el futuro emperador Agustín de Iturbide y el Jefe Político Juan O'Donjú. La expulsión de la Cámara les llevó a embarcarse hacia su país de origen, iniciándose así una nueva etapa de sus vidas al servicio del nuevo Estado-nación independiente.

Poco es el espacio que nos queda y muchas las cuestiones que se han quedado por el camino. En todo caso, el libro editado por Manuel Chust constituye un estudio actualizado de viejas preocupaciones vistas ahora desde renovados enfoques teóricos y metodológicos. Cincuenta años han pasado desde que en 1966 Joan Reglà concluyera su *Comprendre el món. Reflexions d'un historiador*, pero el ánimo que ha motivado *Valencianos en revolución* debe bastante al magisterio de aquel profesor: “caminar tocant de peus a terra ensenya moltíssim a fer-ho per les altures”.

JOSEP ESCRIG ROSA
Universitat de València

FERRI RAMÍREZ, Marc, *El ejército de la paz. Los ingenieros de caminos en la instauración del liberalismo en España (1833-1868)*, Valencia,

Publicacions de la Universitat de València, 2015, 273 pp.

La implantación del Estado moderno liberal que tuvo lugar a principios del siglo XIX tras el definitivo fin del régimen absolutista a la muerte de Fernando VIII, supuso para España transformaciones que iban mucho más allá del simple cambio de sistema político –si es que este hecho se pudiera calificar de alguna manera como simple–. Han sido, y serán todavía, muchas las páginas escritas por los historiadores acerca de las implicaciones que semejante metamorfosis institucional produjo en el conjunto de la población española también a nivel social y económico sin que muchas veces sea fácil distinguir entre causas y consecuencias de la misma debido a las enrevesadas relaciones de dependencia que mantienen. *El ejército de la paz. Los ingenieros de caminos en la instauración del liberalismo en España (1833-1868)*, es una obra que reflexiona en este sentido a través del examen concienzudo que realiza sobre el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, creado en 1799 pero refundado en 1834, que podemos considerar como una de las instituciones clave para el desarrollo del liberalismo español puesto que las prioridades del nuevo sistema político emergente pasaban, entre otros temas, por la promoción y desarrollo de las obras públicas como forma de fomentar el desarrollo económico del país a

través de la cohesión territorial, y, junto con ello, la ansiada potenciación del mercado interior en una época en la que el liberalismo económico era el dogma a seguir para las nacientes naciones europeas que tenían su cuna en la Revolución Industrial.

En esta obra, el investigador Marc Ferri Ramírez toma parte de su tesis doctoral acerca de las obras públicas en el territorio valenciano durante la conformación del liberalismo para ampliarla y enriquecerla con datos a nivel estatal, nuevas fuentes y perspectivas, ofreciéndonos así una excelente panorámica de las vicisitudes históricas que este cuerpo sufrió entre los años 1833 y 1863, poniendo especial énfasis en la estrecha relación entre estos vaivenes y los convulsos acontecimientos políticos de la época bajo la tesis de que ambos resultan indisolubles, influenciándose mutuamente. Bajo esta premisa, la obra se divide en tres partes principales: el proyecto y planteamiento del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, la estrecha relación entre política e ingenieros y las políticas estatales planteadas en torno a la construcción de obras públicas.

Así pues, como ya hemos señalado, la obra cuenta con una primera parte introductoria acerca del origen, constitución y desarrollo del Cuerpo de Ingenieros de Caminos desde sus primeros pasos dentro de los proyectos ilustrados, que quedarían en simples bocetos, y las ramas militares de

las que finalmente surgiría en 1799 gracias a los esfuerzos de Agustín de Betancourt. En esta primera etapa histórica, explica Ferri, la realización de obras públicas era considerada como un deber del Estado en pos de favorecer el comercio mediante la vertebración del mercado interior gracias a los nuevos caminos y canales. Ya para estos momentos previos de gestación, el autor se atreve a aventurar la aparición de ciertos problemas a tener en cuenta que el cuerpo arrastrará durante toda su existencia como fueron el escaso número de personal, debido a lo fuertemente riguroso de su acceso y exigencia, y el constante conflicto de competencias entre los ingenieros y los arquitectos procedentes de las Reales Academias de Bellas Artes. Tras su refundación en 1834 bajo la dirección de Agustín Larramendi debida a las depuraciones de algunos de sus miembros por colaboracionismo con los franceses durante la Guerra de Independencia, sus principios se basarían en el modelo francés de la *École des Ponts et Chaussées*, interesante novedad planteada por el autor en tanto que en el resto de países europeos se seguiría de manera mayoritaria el modelo anglosajón.

Tras esta extensa y necesaria introducción, se aborda de forma plena el tema principal de la obra a través de la investigación exhaustiva de la intrincada red de intereses entre los miembros del cuerpo de ingenieros y

los personajes públicos que ocuparon cargos políticos desde mediados del siglo XIX en adelante. El olvido historiográfico que han padecido estas relaciones hasta la publicación del trabajo que reseñamos en estas líneas resalta aún más si cabe la importancia del estudio del autor valenciano debido la novedad de su planteamiento. Si bien es cierto que la presencia de ingenieros en el parlamento fue constante y diversa en cuanto a ideología, señala, su importancia en la cámara iría aumentando de manera progresiva debido a la decidida apuesta por la inversión, modernización y desarrollo de las infraestructuras públicas que llevarían a cabo los gobiernos liberales y que llegaría a su máxima expresión durante los años del Gobierno Largo de la Unión Liberal (1858-1863). Entre los múltiples ejemplos que podríamos encontrar de ello, Marc Ferri se centra en la figura paradigmática de Práxedes Mateo Sagasta, debido a su fuerte presencia política que le llevará a ser presidente del Consejo de Ministros en varias ocasiones en las últimas décadas del siglo. Siguiendo la tesis del autor, las cada vez más estrechas relaciones entre ingenieros y políticos –facetas muchas veces reunidas en la misma persona–, explicarían, o al menos ayudarían a entender también los numerosos escándalos de corrupción que salpicaron a los gobiernos decimonónicos españoles principalmente en torno a las conce-

siones para la construcción de ferrocarriles debido a las jugosas subvenciones basadas en la emisión de títulos de deuda de las que era objeto que acabarían siendo la causa de la caída de muchos de los gabinetes.

Finalmente, la tercera parte del libro queda reservada para el estudio de la prolija legislación y planes estatales sobre obras públicas diseñadas principalmente desde los gobiernos conformados por la Unión Liberal. Gracias a la observación de las variaciones en el gasto público, Ferri advierte al lector interesado de la existencia de dos grandes etapas a lo largo de la centuria. En primer lugar, los años iniciales del siglo XIX, marcados como una etapa de continuismo con la política de obras públicas del Antiguo Régimen en tanto que el estallido y desarrollo tanto de la Guerra de Independencia (1808-1814) como de la Primera Guerra Carlista (1833-1840) obligaron a destinar a las contiendas la mayor parte del grueso del erario público, dejando sin presupuesto cualquier intento de innovación en esta y otras áreas. Por ello, el punto de arranque hacia una segunda etapa de expansión de las infraestructuras públicas ha de ser necesariamente señalado en 1845 tras la reforma tributaria de Alejandro Mon que permitiría la recuperación de la hacienda pública tras los conflictos bélicos y provocando indirectamente que el ministerio de Fomento pasase de contar con un 5,6% del

presupuesto en 1850 a un 11% en el período comprendido entre 1860 y 1864. Este aumento de los fondos durante la segunda mitad de siglo sería destinado en gran medida a la expansión de la red ferroviaria, la construcción de los grandes puertos, la finalización de la red básica de carreteras y las primeras redes de abastecimientos urbanos, prevaleciendo sobre todas ellas la primera en tanto que, además de las ventajas que ofrecía respecto del transporte fluvial, el ferrocarril quedó prontamente asociado a la especulación financiera y la inversión de capital extranjero y privado en detrimento de las grandes obras hidráulicas.

La obra de Marc Ferri ha de ser entendida como un trabajo profundamente exhaustivo y bien documentado en torno a la formación y los avatares del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, primando por encima de todo el estudio de estrecha la relación entre política liberal y obras públicas a través de fuentes primarias como la revista *Obras Públicas* o el Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, entre otras fuentes de archivo. Así, la diversidad y profundidad de la bibliografía y documentación utilizadas junto con la correcta organización de la temática tratada, hacen de este trabajo una imprescindible actualización y complemento de la obra *Los ingenieros de caminos del siglo XIX* escrita por Fernando Sáenz Ridruejo en 1990, de la que el

mismo autor se reconoce su heredero, que debe ser tenida en cuenta por todos los aquellos que traten en sus estudios sobre este tema. Si estas no fueran por si solas razones suficientes para valorar positivamente este libro, este trabajo es también un estudio de lectura ágil y absorbente que se complementa con abundantes mapas, gráficos y grabados que ayudan a la comprensión general de la tesis expuesta.

ESTHER COLLADO FERNÁNDEZ
Universidad de Alicante

VEGA, Jesusa, *Pasado y tradición. La construcción visual del imaginario español en el siglo XIX*, Madrid, Ediciones Polifemo, 2016, 192 pp.

Pasado y tradición. La construcción visual del imaginario español en el siglo XIX es, sin duda, una magnífica obra de referencia donde se ahonda en conceptos tales como identidad, nación, fundamentación o memoria; conceptos éstos que, como la propia autora refiere, han suscitado un gran interés en las últimas décadas.

La presente investigación se centra en un tiempo de claroscuros, como es el siglo XIX. Período en el cual, dos hechos decisivos, como son la Revolución Francesa y la Guerra de la Independencia vendrían a cambiar de manera radical la percepción de la cotidianidad de los españoles. Es