

Carlos LARRINAGA RODRÍGUEZ

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

Bilbao, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco, 2007, 264 pp.

Nuevo libro del profesor Carlos Larrinaga que, como en ocasiones anteriores, tiene por objeto el proceso de modernización que tuvo lugar en la España del siglo XIX. Si bien es verdad que la mayor parte de sus investigaciones se ha centrado en la modernización económico-social que experimentó el norte de España, en especial las provincias vascas, desde mediados del siglo XIX; en esta ocasión, tomando como argumento la biografía del ingeniero de caminos Manuel Peironcely, ensancha sus habituales marcos geográficos de análisis. Este funcionario del Estado trabajó, sobre todo, en el País Vasco y, de hecho, se casó con una donostiarra y echó raíces en San Sebastián. Para quienes hemos seguido de cerca la producción historiográfica del autor, el nombre de Peironcely nos es familiar, ya que ha sido constantemente citado en muchos de los trabajos de Larrinaga. Baste recordar, por ejemplo, *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) o *Peironcely, San Sebastián y el ferrocarril de los Alduides a mediados del siglo XIX* (San Sebastián, 2004). De ahí que, como el propio autor confiesa en la Introducción, todas sus investigaciones parecían conducirlo hacia esta notable figura de la ingeniería española del siglo XIX. En este sentido, ya pudimos captar la relevancia de Peironcely en el último de los libros citados, cuando Larrinaga nos presentó una primeras notas biográficas que invitaban, todo hay que decirlo, a una biografía más extensa.

Pues bien, esa biografía es la que ahora se nos presenta en este nuevo libro. Aunque, por supuesto, no se trata de una biografía al uso, entre otras cosas, porque no existe un archivo familiar disponible. Por lo que, en realidad, estaríamos ante un trabajo de investigación que trata de analizar y valorar la trayectoria profesional de un ingeniero en un momento clave para la historia de España. Se continúa así con la labor historiográfica de otros autores que también se han interesado por estos temas, siendo, sin duda, el mayor especialista el Dr. Fernando Sáenz Ridruejo, por cierto, autor del prólogo de este volumen.

Dicho esto, lo primero que hay que señalar es que la obra que reseño es fruto de una tarea investigadora muy laboriosa, ya que se ha nutrido de muchísimos archivos, además de publicaciones de la época, sobresaliendo la prensa especializada (*Revista de Obras Públicas*), la prensa general, los folletos, etc. Es decir, un cúmulo de fuentes muy diversas a partir de las cuales ha sido posible reconstruir lo que fue la trayectoria, sumamente fructífera, de Peironcely. Un ingeniero, como la mayoría

de ellos, olvidado, pero que con este trabajo recobra nueva vida, al sacar a la luz la importancia que los miembros de este Cuerpo del Estado tuvieron en esa “otra construcción de España”. En efecto, recién constituido el Ministerio de Fomento, reabierta la Escuela de Ingenieros de Caminos y fijado el Cuerpo de Ingenieros de Caminos del Estado, Manuel Peironcely aparece como uno de los protagonistas indiscutibles de este puñado de hombres que tanto hicieron por tratar de poner a España al nivel de otros países europeos en lo que a infraestructuras se refiere. Porque si bien es cierto que los ingenieros militares, por ejemplo, habían hecho importantes obras de ingeniería con anterioridad, no fue hasta la creación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos cuando estas obras despegaron realmente.

La Escuela de Ingenieros de Caminos se convirtió así en un centro de formación riguroso, orientado a formar auténticos profesionales capaces de diseñar carreteras, mejorar puertos, erigir faros o construir líneas de ferrocarril. Y aunque es verdad que los ingenieros extranjeros desempeñaron un papel muy notable en las obras de ingeniería española del siglo XIX, los españoles no les fueron a la zaga. Son muchos los nombres que se podrían citar, pero, por razones obvias, me quedaré únicamente con el de Manuel Peironcely, a modo de representante de esos primeros ingenieros de caminos egresados de la Escuela. De hecho, su sólida preparación los convirtió en un grupo elitista dentro de los funcionarios del Estado. Un grupo formado por relativamente pocas personas con una labor ingente por delante. Porque, cuando en historia económica se habla tan a menudo de la relevancia de los transportes, del mercado unificado o del comercio interior y exterior, conviene pararse a reflexionar que existieron unos profesionales que construyeron las infraestructuras necesarias para que esas realidades tuvieran lugar. Sin duda, esos profesionales no fueron otros que los ingenieros de caminos. De ahí la trascendencia de su trabajo para comprender realmente el proceso de modernización económica puesto en marcha en el siglo XIX.

Pues bien, Peironcely, perteneciente a la promoción de 1843, la quinta de la última y definitiva Escuela de Ingenieros, pasó inmediatamente a formar parte del Cuerpo, escalando progresivamente a los puestos más altos del escalafón. De manera que, a base de tesón y esfuerzo, podríamos calificar la vida de Peironcely como la de un éxito profesional, jalonado de numerosas y variadas experiencias. Por eso, Peironcely, como la mayoría de sus compañeros de estas décadas centrales del siglo XIX, no centró su trabajo en una especialidad: diseñó carreteras, faros, un canal; se ocupó en diversos puertos (San Sebastián, Deva y Bilbao) y trabajó en diferentes trazados ferroviarios, como en la línea del Norte, la de Ciudad Real a Badajoz o la del Noroeste. Además, ejerció la docencia en la misma Escuela en la que se había formado, llegando incluso a ser su director. Es decir, una vida dedicada por entero a la ingeniería civil, que, además de las propias realizaciones materiales, tuvo como uno de sus frutos más significativos el haber alumbrado una saga de ingenieros que ha perdurado hasta nuestros días.

Por tanto, estamos ante un libro sumamente interesante, ya que constituye una aproximación muy trabajada de lo que era la trayectoria profesional de los ingenieros de caminos españoles del siglo XIX y su imprescindible contribución a la modernización de la España de la época. Por debajo del análisis exhaustivo de los diferentes proyectos y realizaciones de Manuel Peironcely que el profesor Larrinaga ha hecho, es necesario captar esa otra realidad más trascendente del personaje, que está por encima de él y que nos transporta a la importancia de la Escuela de Ingenieros de Caminos en la formación de este relevante Cuerpo de funcionarios. Así, con un estilo bien construido, como suele ser habitual en el autor, la obra se enriquece asimismo de un material gráfico nada desdeñable y en muchas ocasiones inédito. Material gráfico, por lo demás, muy aconsejable por el tipo de libro de que se trata. Por todo este conjunto, estamos ante un buen trabajo de investigación que nos puede ayudar a conocer un poco mejor nuestro siglo XIX y, sobre todo, esa otra cara de la modernización económica de la que tanto hablamos los historiadores económicos.

Juan Manuel Matés Barco

Universidad de Jaén