



**Daniel Crespo Delgado y Alfonso Luján Díaz, Mirar el paisaje moderno. Paisaje, ingeniería e industria en los viajes por España (siglos XVI-XIX), Madrid, Polifemo, 2016. ISBN:978-84-16335-06-0**

La literatura de viajes aportó a los lectores la posibilidad de conocer las ‘cosas’ de un país –Las cosas de España de Richard Ford– entendido como una totalidad que englobaba sus costumbres, sus gentes, sus paisajes, su patrimonio construido e industrias, siempre bajo la visión del autor que, en ocasiones, caía en prejuicios, idealizaciones o exageraciones. Este es el tema básico de lo escrito por Daniel Crespo y Alfonso Luján en el libro de reciente publicación de Ediciones Polifemo, que trata sobre cómo percibieron las obras de ingeniería y la industria los extranjeros que viajaron por España entre los siglos XVI y XIX.

Tal y como subrayan los autores de este sugestivo libro, sin duda “fue en el siglo XVIII, bajo el signo de la Ilustración y de la consolidación del empirismo, cuando se produjo la eclosión de los viajes por sus valores ligados al conocimiento”, aunque será en el XIX cuando España se convierta en la “nación europea cuya visita proporcionaba mayor emoción... tanto por una enjundiosa historia que empezaba a reconocerse, como por la particularidad de sus costumbres y el carácter de sus gentes”. Por ello, los siglos XVIII y XIX, siglos además en los que la ingeniería y la industria viven una espectacular transformación, conforman lo principal de su ensayo.

Los autores han logrado que la lectura del libro, al margen de ser muy

amena, nos aporte una idea global de muchos aspectos de la España que visitaron y que, posteriormente, plasmaron en sus relatos. Este libro nos permite ‘viajar’ por la ingeniería y la industria de una España recreada con los materiales aportados por el estudio de la extensa bibliografía que han empleado. Se analiza con detención cómo los viajeros describieron el paisaje y el territorio del país, “una realidad ineludible para los viajeros”, y como fue evolucionando hasta constituirse en uno de sus objetivos preferentes. A pesar de ser un aspecto tradicionalmente olvidado por la bibliografía, Crespo y Luján destacan que en la definición de España trazada desde los viajes las obras de ingeniería civil jugaron un papel muy importante. El fomento de los caminos, los canales y el acondicionamiento de los grandes ríos españoles como vías de comunicación interna, fue un tema recurrente en muchos de ellos que los consideraban los pilares sobre los que asentar el desarrollo económico de España, un país atrasado comparándolo con los países del norte de Europa. Los autores nos van detallando las impresiones que les causaban la contemplación de los puentes romanos y los más modernos del XVIII y XIX, los de piedra o los de hierro, como, por citar un puñado de casos, el puente de Ronda, el de Isabel II de Sevilla, o los romanos de Alcántara, Salamanca o de Martorell, y el magnífico puente de Molins de Rei construido en el siglo XVIII y derribado en 1972 de una forma ignominiosa.

Los sistemas de regadío de las huertas del Levante y Andalucía, así como su modo de gestión, fueron reconocidos por muchos viajeros de

todas las épocas como el origen de su fertilidad, cuyo buen funcionamiento se atribuyó a los árabes españoles que durante siglos habían desarrollado “un sistema de azudes, norias y canales... que vivificaban los más alejados campos de la huerta”. Les deslumbró de igual modo la presa alicantina de Tibi por su tamaño, calificada por uno de ellos como un “muro gigantesco, tan impresionante que se atribuiría a los romanos si no se supiese que fuealzada a finales del siglo XVI”. La fertilidad de estas tierras fue contrapuesta a las tierras yermas del interior de España, con reducidas cosechas de cereal en los años secos y cuya transformación pasaba por la aplicación de la misma técnica de regadío de las huertas levantinas. La construcción de canales que derivasen de los mal aprovechados ríos atlánticos fue una idea mantenida por los viajeros del XVIII, conocedores del éxito de los canales construidos en otros países del norte de Europa, pues la consideraban como un asunto prio-

ritario para la regeneración de las tierras de cultivo abandonadas por falta de producción y de nuevas zonas sin explotación. Estos canales también servirían para la instalación de industrias que aprovecharan su energía hidráulica, como molinos, batanes o ferrerías, pero también como vías de comunicación para el transporte comercial de las producciones de estas zonas interiores. Las inacabadas obras del Canal Imperial de Aragón y del de Castilla, así como las fracasadas desde el inicio como el canal del Manzanares, le dieron la razón a los viajeros que pensaban que eran obras inviables.

Los viajeros en general consideraron que los caminos eran lamentables hasta prácticamente la llegada del ferrocarril, salvo los tramos de los Caminos Reales construidos desde el reinado de Carlos III u honrosas excepciones como los caminos vascos. Las condiciones de las ventas y posadas de las rutas camineras no motivaron mejores juicios. En el

libro se recoge de forma bien articulada la impresión que produjo la construcción del ferrocarril a los numerosos personajes que por esta época viajaron por España, así como sus valoraciones del nuevo medio de comunicación. Nos aporta una visión de lo que implicó para España esta entrada en la modernidad, y cómo se convirtió en un privilegiado símbolo de una nueva era.

Este libro, por tanto, es ameno y provechoso, presenta además un buen número de láminas bien elegidas y oportunamente situadas en el texto, contiene una amplia bibliografía y, sobre todo, es de lectura obligada para entender la visión que de España y de sus ‘cosas’ transmitieron los viajeros que la visitaron y del papel que jugaron la ingeniería civil y la industria en todo ello. A través de sus páginas se constata que las obras de ingeniería fueron vistas desde antiguo como decisivas para juzgar la situación de un país. **ROP Manuel Durán, doctor ingeniero de Caminos.**

