

LAS OBRAS PÚBLICAS Y LA IMAGEN DE ESPAÑA EN LA LITERATURA DE VIAJES (SS. XVII-XIX)

Daniel Crespo Delgado

danielcrespo@juaneloturriano.com

Alfonso Lujan Díaz

alfonsolujan14@gmail.com

1.- Visiones en la literatura de viajes.

En los años treinta del siglo XIX, el inglés George Borrow visitó el arsenal del Ferrol. Le sorprendió el contraste enorme entre la grandeza y magnificencia de los viejos edificios, erigidos un siglo antes, con la actual decadencia de la ciudad. Las soberbias instalaciones del astillero ya sólo albergaban escasos y modestos barcos, sus talleres estaban abandonados, los edificios habían iniciado una lenta ruina y la ciudad estaba repleta de mendigos pidiendo limosna, muchos de los cuales identificó como antiguos miembros de la otrora poderosa marina española. Su conclusión fue rotunda: “en ninguna parte se manifiestan la miseria y la decadencia de la moderna España con tanta fuerza como en El Ferrol”¹.

Sobre todo a partir del siglo XVIII y bajo el signo de la Ilustración, de su renovación del concepto de desarrollo, las obras públicas pasaron a vincularse estrechamente al progreso. La ecuación era sencilla: las obras públicas mejoraban la economía y el bienestar de los ciudadanos. Jovellanos escribió que los canales o los caminos, las infraestructuras que removían los “obstáculos físicos”, eran una señal inequívoca “de los progresos de la civilización”². Por ello, su situación se consideró indicativa de un país, deviniendo un rasgo significativo para el viajero, para quien lo visitaba para comprenderlo y describirlo a otros. Los viajeros de la modernidad partieron para ver; sus relatos

1 BORROW, George (1970) *La biblia en España*, Madrid, Alianza Editorial, 363.

2 CRESPO, Daniel (2011) “Un paraíso creído posible. Ingenios y obras públicas en el paisaje de la Ilustración”. En: *Diseño+Imagen+Creatividad en el Patrimonio Industrial*, Gijón, CICEES, 393-403.

debían explicar lo visto. Recordemos que desde el siglo XVI, y hasta el XIX, la literatura de viajes era una de las ventanas privilegiadas para conocer el mundo, para concebirlo y juzgarlo. Según el ilustrado Pedro Estala, autor de uno de los compendios de viajes más exitosos en España, los viajes deberían considerarse el complemento de una educación esmerada. No obstante, eran pocos quienes tenían los medios para emprenderlos. Para suplir esta falta, era necesario leer los viajes hechos por buenos observadores. A través de ellos, el lector conocería otras naciones, una enseñanza que calificó como uno de los estudios más dignos del hombre³.

Aunque la literatura de viajes no siempre fue tan dignificante y formativa –abundaron, como veremos, los prejuicios– su éxito fue creciente. A partir del siglo XVIII dio grandes beneficios, algunos de sus títulos obtuvieron una difusión extraordinaria y fueron escritos por plumas de prestigio. De ahí que resulte una fuente privilegiada para analizar la imagen de los países en la Edad Moderna, así como para determinar los valores desde los que se juzgaba una sociedad.

Las obras públicas, precisamente, se convirtieron en la modernidad en referencias ineludibles para los viajeros. En la visión de un país, éstas se convirtieron en decisivas; eran una medida indicativa de su atraso o desarrollo. Pero también lo contrario: la opinión que se tenía de una nación, del carácter de sus gentes, de su constitución y su gobierno, influyó en el análisis de sus infraestructuras. Siguiendo una tradición que se enraizaba en los clásicos latinos y se reforzó con la expansión territorial de los Augsburgo, los viajeros solían predicar de España un gran potencial. Señalaron sus recursos, pero advirtieron que no se explotaban suficientemente, con carencias en cuanto a obras públicas se refiere. Las razones argüidas para explicar tal situación se incardinaron en la propia percepción del país. Es más, los distintos puntos de vista y prejuicios aplicados a España tuvieron su reflejo en la valoración del

3 ESTALA, Pedro (1795-1801) *El viajero unioeral, ó noticia del mundo antiguo y nuevo. Obra compuesta en frances por Mr. De Laporte; y traducida al castellano, corregido el original, e ilustrado con notas por---*, Madrid, Imprenta Real, Imprenta de Fermín Villalpando (Suplemento t. I, V). Sobre la literatura de viajes en la modernidad, la bibliografía es muy abundante. Pueden encontrarse amplios y actualizados repertorios bibliográficos en: PIMENTEL, Juan (2003) *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*, Madrid, Marcial Pons; LUCENA, Manuel; PIMENTEL, Juan (coord.) (2006) *Diez estudios sobre literatura de viajes*, Madrid, CSIC; ROMERO, Leonardo; ALMARCEGUI, Patricia (2005) *Los libros de viajes: realidad vivida y género literario*, Tres Cantos (Madrid), Akal.

estado de sus obras públicas⁴.

En su *Relation du voyage d'Espagne* (1691) madame d'Aulnoy consideró que con sólo un poco de trabajo el Tajo podía ser navegable hasta Toledo. Esta obra sería benéfica, pero los españoles, según la aristócrata francesa, eran por naturaleza tan perezosos que no se molestaban en emprenderla. Aulnoy señaló la misma causa para explicar el déficit de grano sufrido regularmente por Castilla. No le extrañaba la carestía padecida por la región aun del alimento más básico porque no iba a dar gratuitamente lo que sus habitantes no le exigían. La presunta vagancia de los españoles así como su presuntuosidad, el estar todos persuadidos de que eran hidalgos, descendientes de nobles linajes, los apartaba del arado y del trabajo manual, considerado indigno. En una imagen compuesta a partir de personajes extraídos de dos de las obras literarias españolas de mayor éxito en la Francia contemporánea, el Lazarillo y el Quijote, Aulnoy escribió que el campesino español se sentaba en una silla leyendo una vieja novela, mientras los demás trabajaban para él y le sacaban todo su dinero⁵.

Tal imagen fue compartida por otros viajeros del barroco francés. En el *Voyage d'Espagne* (1665) de Antonio de Brunel o en la *Relation du voyage en Espagne* (1669) de Francisco Bertaut, obras que sin duda influyeron en la visión de Aulnoy, se reiteraron prejuicios similares⁶. Según Brunel, si los campesinos españoles se alimentasen menos de humo, trabajasen más y no despreciasen las artes mecánicas, su país les proporcionaría todo lo necesario y no se verían en la situación de penuria de hoy en día. La misma idea reiteró Jouvin poco después en las páginas dedicadas a España en su obra *El viajero de Europa* (1672)⁷. Bertaut atribuyó la esterilidad del reino, en parte, a sus pocos habitantes y a su pereza y orgullo. La falta de manos productivas, provocada entre otras razones por la expulsión de judíos y moriscos, y el

4 Sobre la visión de la España moderna en los relatos de viajeros destacamos: FREIXA, Consol (1991) *La imagen de España en los viajeros británicos del siglo XVIII*, Barcelona, Serbal; CALVO, Francisco (1995) *La imagen romántica de España: Arte y arquitectura del siglo XIX*, Madrid, Alianza; ORTAS, Esther (1999) *Viajeros ante el paisaje aragonés (1759-1850)*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico; NÚÑEZ, Rafael (2001) *Sol y sangre. La imagen de España en el mundo*, Madrid, Espasa; CRESPO, Daniel (2012) *Un viaje para la Ilustración. El Viaje de España (1772-1794) de Antonio Ponz*, Madrid, Marcial Pons.

5 Ver respectivamente: d'AULNOY, Madame (2000) *Relación del viaje de España*, Madrid, Cátedra, 305 y 314. Edición y traducción de Pilar Blanco y Miguel Ángel Vega.

6 GARCÍA MERCADAL, J. (1999) *Viajes de extranjeros por España y Portugal. Desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX*, Salamanca, Junta de Castilla y León, t. III.

7 *Ibid.*, 580.

desinterés generalizado por este tipo de trabajos, provocaba que las técnicas hidráulicas de los árabes se olvidasen y las tierras, faltas de agua, se agotasen. En *Les voyages de Monsieur de Monconys en Espagne* (1695) se reiteró que Castilla era fértil, mas su escasez se debía a la negligencia de sus habitantes que, soberbios, desdeñaban cultivarla⁸.

Esta amplia nómina de viajeros franceses del *Gran Siècle* no fueron los primeros extranjeros en referirse al estereotipo del español presuntuoso, que desde un ostentoso orgullo, enfundado en el caballeroso Don, rechazaba el trabajo manual. En su relación de principios del siglo XVI, el embajador florentino ante los Reyes Católicos, Francesco Guicciardini, afirmó que los españoles no se distinguían en ninguna arte mecánica, rechazaban dedicarse al comercio o la industria, prefiriendo el ejercicio de las armas o de la mera vanidad. También él relacionó la pobreza del país no con su falta de recursos sino con el carácter de sus habitantes⁹.

Estos prejuicios no murieron con los oropeles barrocos. A principios del siglo XVIII, dos de los viajeros franceses más relevantes del periodo, el padre Labat y Esteban de Silhouette, abundaron en tales argumentos. Silhouette volvió a la cantinela de lo fácil que sería convertir el Tajo en navegable. En su opinión, también lo sería convertir el Ebro e incidió en que cualquier otra nación no tardaría en perfeccionar un puerto tan necesario para su comercio en el Mediterráneo como los Alfaques¹⁰. En pleno siglo de las Luces, Beckford arremetió contra la presunta apatía española, asegurando que si lograsen deshacerse de ella el país sería rico, no tardando en sorprender por su opulencia a sus confiados vecinos¹¹. En sus memorias de viaje por España, Giacomo Casanova escribió que tal carácter estaba tan enquistado que sólo una revolución podría reconducir el destino incierto del país¹². En las *Lettres persanes* (1721) de Montesquieu se incluyó una carta de un ficticio viajero por España donde la gravedad y la altivez volvieron a definir a sus habitantes. Si hiciésemos caso a tan insigne obra de la Ilustración, quien en España pasaba

8 MONCONYS, Balthasar de (1695) *Voyages de Monsieur de Monconys en Espagne*, París, Chez Pierre Delaulne, 6.

9 *Viajes por España de Jorge de Ehingen, del barón León de Rosmithal de Blatna, de Francisco Guicciardini y de Andrés Navajero* (1879) Madrid, Librería de los Bibliófilos, 199. Traducidos, anotados y con una introducción de Antonio María Fabié.

10 GARCÍA MERCADAL, J. (1999) *Viajes de extranjeros por España y Portugal... op. cit.*, t. IV, 618.

11 BECKFORD, William (1969) *Un inglés en la España de Godoy (cartas españolas)*, Madrid, Taurus, 150.

12 CASANOVA, Giacomo y BARETTI, Giuseppe (2002) *Dos ilustrados italianos en la España del XVIII*, Madrid, Cátedra, 2002, 170. Edición de Miguel Ángel Vega y Daniella Gambini.

diez horas repanchingado en una silla merecía mayor aprecio que quien lo estaba no más de cinco¹³.

Otro de los clichés más consolidados sobre España en la literatura en general y la de viajes en particular fue la obsesión y el celo religioso. España, a los ojos de los viajeros, se perfilaba como una nación repleta de templos y sotanas, deviniendo un elemento irrenunciable de su paisaje. El compañero inglés de Nicolás Díaz en su viaje en tren a Lisboa le fue preguntando a cada parada, incluso en los pueblos más modestos como Valdemoro, si eran obispados o tenían plazas de toros. Al contestarle que no, el inglés escribió en su diario de viaje: “en España no hay apenas obispos ni circos de toros. España es poco conocida por los extranjeros”¹⁴. Poco, mucho o nada, la predicada influencia clerical, la sombra recurrente de la superstición religiosa, fue otro de los motivos vinculados al estado de sus paisajes y sus obras públicas. Valga el ejemplo de Thomas Roscoe ante el imponente acueducto romano de Segovia, afirmando que una obra así se encontraba lejos de las aspiraciones de los españoles actuales, más interesados en seguir principios antidiluvianos emitidos desde el confesionario, que en levantar obras útiles o destinadas a la comodidad y al bien común¹⁵.

Los viajeros de la Ilustración empezaron a mostrar su sorpresa e incomodidad ante las enormes riquezas de los templos. Algunos españoles lo plantearon en sus relatos. En la introducción a su *Nouveau voyage en Espagne, fait en 1777 et 1778* (1782), Jean François Peyron escribió que Antonio Ponz, en su *Viage de España* (1772-1794), no podía manifestar con total libertad –por temor a otro clásico hispano, la Inquisición– los abusos detectados en sus expediciones por el país, ya que apuntarían a instituciones intocables. Uno de estos abusos sería la contemplación de tantas riquezas desaprovechadas en las iglesias. Según Peyron, los temores de Ponz eran tales que su denuncia debió ponerla en boca de un presunto amigo.

Efectivamente, en el primer tomo de su *Viage*, Ponz se hizo eco de los comentarios de un anciano, “dotado de mucho celo”, que censuró obras ostentosas realizadas en las iglesias españolas, mientras sus recursos podían

13 MONTESQUIEU, Charles-Louis de Secondat, baron de (1989) *Cartas persas*, Barcelona, Planeta, 133-135.

14 DÍAZ, Nicolás (1877) *De Madrid a Lisboa: impresiones de un viaje*, Madrid, Establecimientos Tipográficos de M. Minuesa, 31.

15 ROSCOE, Thomas (1837) *The tourist in Spain, by Thomas Roscoe. Biscay and the Castiles. Illustrated from drawings by David Roberts*, Londres, Robert Jennings and Co., 107.

destinarse a construir pedazos de caminos, edificar puentes y “otras cosas útiles a todo el género humano”¹⁶. Una observación calificada por Peyron de justa y reveladora del celo de su autor¹⁷. En el *Voyage de Figaro en Espagne* (1784) se afirmó que el poderoso conde de Aranda, calificado desde esta obra como un heroico defensor de las Luces, la esperanza de una España atrasada, pretendía vender las joyas de los santos, el guardarropa y mobiliario de las Vírgenes, y convertir los relicarios, las cruces y los candelabros, en puentes, canales, posadas y caminos reales¹⁸. El propio Aranda, embajador en París por aquel entonces, no tardó en desmentir tal proyecto.

Hubo viajeros, en cambio, que no lo consideraron tan descabellado y no tuvieron reparos en plantear una medida de este tenor. Giuseppe Baretti apuntó que si las joyas consagradas en la catedral de Toledo se pusiesen en circulación, la ciudad, ahora decadente, sería rica¹⁹. A Townsend el tesoro de la primada también le dejó boquiabierto e indignado, recurriendo a un argumento que ya nos resulta familiar: si toda esta riqueza, en vez de enterrarse entre los muros del templo,

“hubiera sido empleada para facilitar las comunicaciones... para mejorar el suelo mediante drenajes, plantaciones y regadíos, o para establecer... industrias útiles... si toda esta se riqueza se hubiera canalizado hacia un fin útil ¡qué distinta sería España!... toda la península sería un gran jardín”²⁰.

Retomó estos argumentos al detallar las joyas y las rentas de las catedrales de Murcia y Valencia²¹. Incluso la iglesia parroquial de un modesto pueblo vallisoletano, Ataquines, al encontrar arañas de plata colgadas de su techo, le produjo hastío por su mal gusto y derroche²². Llegado a Oviedo presencié

16 PONZ, Antonio (1772-1794) *Viage de España, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse, que hay ella*, Madrid, Imprenta de Joaquín Ibarra, I, I, 4. Véase para estas opiniones de Ponz, reiteradas en su *Viage*: CRESPO, Daniel (2008) *El paisaje del progreso. Las obras públicas en el Viaje de España (1772-1794) de Antonio Ponz*, Valencia, Generalitat Valenciana.

17 PEYRON, Jean-François (1782) *Nouveau Voyage en Espagne, fait en 1777 et 1778*, Londres; París, I, 7.

18 FERRER, José Antonio (1972) *El Conde de Aranda y su defensa de España*, Madrid, Zaragoza, 137.

19 BARETTI, Giuseppe (1770) *A journey from Londres to Genoa, through England, Portugal, Spain and France*, Londres, I, 344.

20 TOWNSEND, Joseph (1988) *Viaje por España en la época de Carlos III (1786-1787)*, Madrid, Turner, 125. Traducción a cargo de Javier Portús.

21 *Ibid.*, 363 y 393.

22 *Ibid.*, 144.

una procesión para implorar lluvias. Dedujo que las muchas procesiones celebradas en España debían suponer un consumo considerable de cera. Apuntó con ironía que si con el dinero gastado en cirios y velas se hiciesen canales, acueductos, norias o pozos, el abastecimiento de agua de las ciudades sería mucho más seguro²³.

Pero Townsend no sólo consideró que los gastos en tesoros eclesiásticos o en procesiones de dudosa eficacia eran absurdos. Los de una guerra o una política belicista no lo eran menos. Precisamente, finalizó su descripción del canal de Castilla refiriéndose al dolor sentido por que estas obras se detuviesen por falta de recursos, cuando lo invertido anualmente en el canal era inferior a la construcción de un barco de línea. Es más, con las sumas ingentes gastadas por España en la última guerra, hubiera bastado para construir cuarenta canales semejantes al de Castilla²⁴. Ya al poco de cruzar la frontera por La Junquera y toparse con el imponente castillo de San Fernando de Figueras, afirmó que si el trabajo y el dinero invertido en esta obra se hubiesen dirigido hacia las obras públicas, el aspecto de la región sería distinto²⁵.

Frente al ideario barroco contrarreformista y nobiliario que exaltaba la cruz y la espada, Townsend abogó por la ideología del desarrollo propia de la Ilustración. Exaltó las obras públicas, poniéndolas incluso por encima de otras empresas que hasta muy recientemente ni habían recibido ni con tanta frecuencia, tal andanada de críticas. España debía priorizar la explotación de las riquezas interiores, eliminar las trabas al comercio, racionalizar su sistema impositivo, estimular las obras públicas y la agricultura, incluso promover la tolerancia religiosa para acoger a extranjeros productivos, en definitiva, centrarse la llamada por entonces economía política²⁶.

La necesidad de asumir esta ideología del progreso también apareció en otro viajero contemporáneo inglés. Alexander Jardine no creyó que la mera ejecución de gestos grandilocuentes, iniciar soberbios caminos reales o grandes empresas como los canales de Aragón o de Castilla –tales fueron las infraestructuras más emblemáticas de la España ilustrada– fuesen la solución. Eran demasiado fastuosas y suponían un gasto elevadísimo de dinero que las convertía en irrealizables para un país como España. También censuró que muchas de ellas no estaban bien proyectadas y que un cambio de gobier-

23 *Ibid.*, 160.

24 *Ibid.*, 147.

25 *Ibid.*, 48.

26 *Ibid.*

no suponía su detención. En Jardine, la indiferencia y pasividad que definía el estereotipo nacional había contagiado al país entero y a su gobierno, tildado de incapaz y corrupto. Abogó por crear progresivamente un entramado económico y productivo eficaz, que pasaba por un cambio de costumbres e incluso de constitución del país. Mayor libertad, seguridad y tolerancia eran las condiciones para conseguir revivir la economía²⁷.

Charles Richard Vaughan tampoco tuvo una opinión demasiado positiva de las instituciones españolas en la gestión de las obras para el fomento. Embarcó en Inglaterra en 1808, lo primero que vio de España fue el faro de La Coruña y ya le dio pie para arremeter contra el país. Detalló el coste del nuevo edificio y el elevado desembolso que había supuesto la compleja maquinaria para su funcionamiento, adquirida en Inglaterra. Pero después de tantos gastos en el arreglo del edificio y de sus ingenios, la ciudad no podía o no quería pagar los gastos del encendido de sus ocho potentes lámparas. Así es que el faro estaba hecho, pero el puerto no gozaba de su luz. Según Vaughan esto era un ejemplo extraño, pero de ningún modo único, del espíritu con que en España se construían las obras públicas y del poco uso que se hacía de ellas tras su finalización²⁸.

Se fue perfilando, pues, la idea de que las obras públicas no se adaptaban o eran ajenas al carácter y la constitución del país, existiendo una distancia, una falta de acoplamiento entre ambas realidades. Las obras públicas habían devenido signo de progreso, de una mentalidad moderna y avanzada, que se casaba mal con el cliché de lo español del que bebieron y a su vez difundieron los viajeros. Coincidieron en el tiempo, se forjaron en el mismo yunque, pero el concepto moderno de España y el de las obras públicas se proyectaban hacia lugares divergentes.

Desde el siglo XVII, el estereotipo del español presuntuoso y perezoso, que consideraba deshonroso el trabajo manual y despreciaba la actividad mercantil, estaba tan consolidado como el presunto potencial o los abundantes recursos naturales del país. Durante el siglo XVIII, cristalizó la acusación de fanatismo religioso y empezó a despuntar la de despotismo de su gobierno y de carencia de libertades. España se irá conformando como una contraimagen, el envés de las nuevas sociedades burguesas que pugnaban por estable-

27 JARDINE, Alexander (2001) *Cartas de España*, Alicante, Universidad de Alicante. Edición a cargo de José Francisco Pérez Berenguel.

28 VAUGHAN, Charles R. (1987) *Viaje por España 1808*, Madrid, Universidad Autónoma, 69. Estudio de Manuel Rodríguez Alonso.

cerse en Europa.

Quienes trazaron esta identidad fueron en no pocas ocasiones ilustrados, liberales o incluso, en el caso inglés, furibundos anglicanos al acoso del catolicismo. Sus opiniones no fueron inocentes. Cuando Masson de Morvilliers, en la celeberrima *Enciclopedia Metódica* de Pancoucke se preguntó sobre lo que la civilización debía a España y respondió con un polémico “nada”, participaba de un debate más amplio que el propiamente nacional. Con el contraejemplo español, Masson pretendía confirmar una serie de valores que, a su entender y al de su generación, explicaban el florecimiento de un país o su decadencia. Interesaba contar con una España que testimoniase los efectos desastrosos de la intolerancia religiosa o del fanatismo ultramontano. Del mismo modo, la pérdida de la hegemonía española, su predicada parálisis política, científica y técnica proporcionaba un argumento convincente para quienes consideraron las libertades políticas como un elemento ineludible del progreso. Dos viajeros recientemente citados, Townsend y Jardine, ligaron la decadencia de España a su deficiente constitución política, proponiendo cambios en ella, introduciendo libertades, no coartando la iniciativa particular, dotándose de mayor seguridad y garantías individuales y patrimoniales, así como asumiendo la tolerancia religiosa.

Libertad, tolerancia, burguesía, desarrollo, forman un conglomerado que se irá amalgamando entre la Ilustración y el liberalismo y en el cual se insertará la obra pública. España aparecerá en no pocas ocasiones como un contrapunto. Bastantes españoles abundaron en esta imagen, siendo pocos y no tan exitosos quienes intentaron crear una imagen o identidad alternativa. Pero mientras algunos, asumiendo y partiendo de tal caracterización de lo español, intentaron su cambio, otros incluso llegaron a vindicarlo, creando una corriente cristalizada en el célebre “que inventen ellos” unamuniano.

2.- “En el pericráneo del español están sin desarrollar las protuberancias de la mecánica y la ingeniería”.

El viaje por España de Richard Ford fue una de las obras más influyentes del siglo XIX. Ford disfrutó de una larga estancia en el país y manejó una copiosa información sobre su historia y su presente. Con este material dio forma a una imagen de España enraizada en la tradición. La España trazada por Ford pugnaba por modernizarse, pero todavía ostentaba escasos avances

científicos y poca actividad industrial, técnica o comercial. Es más, ni su destino ni su voluntad parecían discurrir por tal senda. Las obras de ingeniería civil lo revelaban.

Al comentar los intentos históricos para hacer navegable el Tajo, Ford subrayó en todos ellos la participación de un elemento foráneo, siendo propuestas por extranjeros y perezosamente contemplados por los españoles²⁹. El primer proyecto citado fue el de los italianos Juan Bautista Antonelli y Juanelo Turriano en el siglo XVI; el segundo apareció ya en el XVII de la mano de Julio Martelli y Luis Carduchi; el tercero, fechado en el XVIII, se debió a un irlandés, Ricardo Wall. Los tres fracasaron porque el dinero para el primero se destinó a trasladar reliquias y edificar el Escorial; el segundo porque no se pudo despabilar “de su siesta a Felipe IV”; y el último porque Carlos IV estaba ocupado en una guerra contra Inglaterra. Quien conozca, aun por encima, los proyectos de navegación del Tajo, detectará las equivocaciones de Ford. Pero aquí interesa su opinión y las categorías desde las que partía. Atribuyendo el fracaso del “caso Tajo” a una guerra, al monasterio-palacio del Escorial o a la inopia de Felipe IV, Ford no podía haber sacado a colación más clichés sobre la España negra. Pero no se detuvo ahí.

Ford citó dos nuevas propuestas en el siglo XIX para la navegabilidad del Tajo, una elaborada por Francisco Xavier Cabanes y la otra recientemente presentada por Bermúdez de Castro. Aunque pudiera parecer que el patrocinaje de estos proyectos correspondía a españoles, no era así del todo según Ford, pues tanto Cabanes y Castro se habían inspirado en el sistema de canales inglés. El entusiasmo de estos ingenieros era escasamente compartido por los españoles y por ello, intuía Ford, sus proyectos no llegarían a buen término³⁰.

En otro de los considerados grandes adelantos del siglo, la aplicación del vapor al transporte, Ford también detectó esa predicada dejadez o incapacidad hispánica para la modernidad. Consideró lógico que el vapor del trayecto Sevilla-Cádiz fuese inglés, si bien el primer barco a vapor que surcó los mares, según Ford, fue español, botado en Barcelona en 1543. Pero claro, la administración de la época hizo caso omiso de esta invención y no se volvió a hablar del asunto³¹. Tal era el carácter secular del país para este viajero que la

29 FORD, Richard (1988) *Cosas de España*, Madrid, Turner, 41. Traducción de Enrique Mesa. Prólogo de Gerald Brenan.

30 *Ibid.*, 42.

31 *Ibid.*, 38. Se refería, por supuesto, a la navegación de Blasco de Garay, ya conocida en España desde inicios del siglo XIX. En la actualidad se descarta que el ingenio de Garay utilizase el

construcción del ferrocarril debería hacerse con capital, maquinaria, hierro e ingenieros ingleses. En este contexto, espetó una sentencia lapidaria: el español no sería quien se ocupase de esta tarea, ya que en su “pericráneo están sin desarrollar las protuberancias de la mecánica y la ingeniería”³².

En una recensión crítica de la obra de Ford, su amigo y gran viajero George Borrow utilizó de nuevo las obras públicas como elemento significativo del carácter español:

“Quienes quieran ver arsenales bien provistos, bibliotecas, restaurantes, instituciones literarias o de caridad, canales, ferrocarriles, túneles, puentes colgantes, locomotoras de vapor, omnibuses, fábricas, museos politécnicos, fábricas de cerveza y semejantes maquinarias y pertenencias de un alto nivel de civilización política, social y comercial, harán muy bien quedándose en casa”³³.

La España de la mula, el cirio, la guitarra y la pandereta era la que debía atraer a los viajeros. De hecho, la España descolgada de la modernidad, la tradicional y pintoresca que se iba trazando como envés de una Europa industrializada, burguesa y civilizada, despertó simpatías, precisamente, por tales presuntas distancias. El mismo Ford, como otros muchos románticos, se sintió seducido por su predicada autenticidad y exotismo, redimiéndola y vindicando su interés desde tales valores. Sin ir más lejos, Borrow centró su relato en los tipos pintorescos encontrados en sus excursiones por la Península.

Desde esta visión de España, los viajeros estuvieron demasiado expuestos a detectar carencias y faltas en las obras públicas. Si bien reconocieron mejoras o elogiaron construcciones concretas, consideraron no definían al país y su situación. Aunque se pudiera, no interesa señalar aquí al viajero más objetivo, sino analizar su mirada, a sabiendas que siempre proyectaron sobre lo observado unas categorías y unos valores.

Entre los viajeros hubo unanimidad en ponderar las obras romanas todavía visibles en la Península. Durante la Edad Moderna, se consideraron modelo y referencia de excelencia. Incluso en pleno siglo XIX el elogio más elevado

vapor como fuerza motriz.

32 *Íbid.*, 64.

33 Citado en NÚÑEZ (2001), 118.

para una obra pública todavía era igualarla a una romana³⁴. La cercanía de Segovia al ineludible Madrid convirtió a su acueducto en visitado y admirado por los viajeros. Aulnoy, por ejemplo, lo citó como una de las cosas más bellas que los extranjeros encontraban en el reino³⁵. Un humanista del rango de Andrea Navagero escribió que no había visto uno ni siquiera similar en Italia, calificándolo como uno de los monumentos más notables de España³⁶. Las infraestructuras romanas que pervivían en Mérida, Salamanca u otros puntos del país merecieron expresiones no menos abultadas. Desgraciadamente, el puente de Alcántara se encontraba al margen de las principales vías de los viajeros. Aun así, quienes llegaron a él, no se sintieron defraudados³⁷.

Las infraestructuras hidráulicas vinculadas a los árabes también merecieron la admiración de los viajeros. Pongamos uno entre otros muchos posibles ejemplos: según François Jaubert de Passa, comisionado por el gobierno francés para el estudio de los regadíos levantinos, sólo los árabes conocieron y aprovecharon convenientemente los recursos hidráulicos peninsulares con obras adecuadas³⁸. Pero unas y otras, las romanas y andalusíes, no dejaron de considerarse obras del pasado y de unos pueblos o civilizaciones ajenas, más invasoras que propias del solar hispano. Cuando los viajeros reconocieron el interés o elogiaron obras públicas modernas realizadas en España, lo solieron ver como un episodio, algo concreto y en cierto modo aislado, que no daba tono al país y su carácter.

34 El ingeniero Francisco Xavier Barra en su *Memoria sobre la construcción del pavimento ó firme de los caminos* (1826) llegó a poner como modelo el método utilizado por los romanos frente a los experimentados con posterioridad. Otro ingeniero, José Morer, en el discurso de su recepción pública en la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales en 1867, se centró en la historia de la distribución de agua en Roma, afirmando que, en este ramo, “las obras modernas no han alcanzado todavía la magnitud e importancia de las antiguas, a pesar de las inmensas facilidades que los progresos científicos e industriales proporcionan a los constructores de nuestra edad”. Ambos trabajos se citan en AGUILAR, Inmaculada (2012) *El discurso del ingeniero en el siglo XIX: aportaciones a la historia de las obras públicas*, Madrid, Fundación Juanelo Turriano; Valencia, Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

35 d’AULNOY (2000), 99.

36 NAVAGERO, Andrés (1983) *Viaje por España (1524-1526)*, Madrid, Turner, 72. Edición de Antonio María Fabié. Prólogo de Ángel González.

37 CRESPO, Daniel; GRAU, Marta (2007) “Restaurar una obra pública en la época de la Ilustración: el puente de Alcántara”, *Actas del Quinto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Burgos, vol. I, 243-252.

38 JAUBERT, François (1823) *Voyage en Espagne dans les années 1816, 1817, 1818, 1819, ou Recherches sur les arrosages, sur les lois et coutumes qui les régissent, sur les lois domaniales et municipales, considérés comme un puissant moyen de perfectionner l’agriculture française*, Paris, Chez Madame Huzard, I, XXVIII.

Es significativo que los viajeros que trazaron una imagen más positiva de las obras públicas o su posible evolución en España en el futuro próximo, fueron también quienes tuvieron una percepción más optimista del país. Así, viajeros como el valenciano Ponz o el chileno Cruz Bahamonde detectaron carencias en las obras públicas, pero anotaron mejoras y mostraron su confianza en el futuro. Para ambos el despotismo ilustrado carolino era una fórmula posible para dicho progreso. No estaría de más recordar que el *Viage* de Ponz y su propio autor fueron generosamente protegidos por el gobierno³⁹.

El francés Bourgoing, en la primera edición de su viaje, aparecida en 1788, describió una España desperezándose, abriéndose a las luces. Anotó avances culturales e intelectuales, cómo se empezaba a vivificar su comercio e industria, e incluso los límites puestos a la tan odiosa Inquisición. En este marco, su mirada a las obras públicas fue entusiasmante: citó nuevas y ejemplares obras y confió que el gobierno, de la mano del ministro Floridablanca, mejoraría las comunicaciones, las posadas y los canales de riego y navegación. Incluso creyó que una empresa tan utópica como el canal de Guadarrama llegaría a buen puerto. En 1803, cuando publicó la tercera y última edición de su viaje, tras la Revolución Francesa, la guerra de la Convención contra Francia, el colapso del gobierno de Carlos IV y la dramática crisis en que estaba inmersa España, su visión del país no fue tan confiada. Bourgoing deslizó críticas al gobierno de Floridablanca y no se mostró tan seguro sobre la finalización de ciertas obras públicas. Aun así, utilizó las más sonadas como el paso de Despeñaperros o los diques de Cartagena y Cádiz, junto a avances en la industria o ejemplos de notables escritores, científicos o artesanos, para mostrar que España tenía talento y no estaba tan dormida o desgajada de la modernidad como algunos suponían⁴⁰.

Todos estos comentarios y reflexiones ponen de manifiesto la estrecha relación existente entre la percepción de España con la de sus obras públicas, cómo los juicios sobre éstas se incardinaron y dependieron de un juicio más amplio que era el de la misma sociedad, su naturaleza, su historia y su presente. Valoración sobre la totalidad que se nutría, asimismo, de la más parcial de las obras públicas, no siendo un aspecto trivial dado el rango adquirido por este ramo. La relación, pues, tenía dos direcciones, las obras públicas

39 CRESPO (2012).

40 BOURGOING, Jean-François, baron de (1803) *Tableau de l'Espagne moderne*. Troisième Edition, corrigée et considérablement augmentée, Paris, Chez Levrault, III, 310-350.

condicionaron a la vez que se adoptaron a la mirada al país. Las obras que permitían pasar, moverse, conducir o llevar, también fueron una clave para juzgar y reflexionar sobre el país, su territorio y sus gentes.