

nomasia. El carácter desmitificador y desenajenador de tales textos, cuyo propósito deliberado es el de poner en solfa críticamente ese mundo cosificado y alienante de las relaciones humanas dentro del capitalismo más radical, les dota inequívocamente de ese carácter. En cierto sentido sería, por otra parte, absurdo pensar que escritores como Juan Goytisolo, Jesús López Pacheco, Pablo Gil Casado y Luis Goytisolo, cuyos inicios vinieron marcados por esa carga deliberadamente social, hayan cambiado tan radicalmente de signo que sus escritos más recientes estén negando sus propios orígenes.

Lo que ha sucedido, tal como se encarga de aclarar Stacey L. Dolgin, es que a una literatura cuasi franciscana, como fue la que dio paso a la novela social de la década de los 50, le ha seguido necesariamente una literatura mucho más compleja y oceánica. Por decirlo de otro modo, a la lucha de clases propia de aquella novelística le ha seguido el imperativo social de propender a la desmitificación y la desenajenación del individuo contemporáneo como norte y prioridad de los objetivos del nuevo realismo. Porque se trata de un nuevo realismo que toma de la vanguardia y de la experimentación aquellos elementos que le sirven para presentar esa realidad mítica y enajenante subversivamente, de un modo crítico, «extraño» y distanciador. No obstante, en una primera lectura se hace difícil poder entender que este nuevo realismo sea llamado por parte de la autora a formar parte de la literatura social. Y ello porque su carácter aparentemente negativo, destructivo y experimentador alcanza incluso al lenguaje y un examen superficial del mismo nos induce a creer que hemos entrado en los dominios de la vanguardia. A esa creencia nos inclina sobre todo el hecho de que en general la crítica tradicional y mostrenca ha identificado literatura social con naturalismo o a lo sumo con el social-realismo lukacsiano, olvidando que marxólogos como Roger Garaudy o Adolfo Sánchez Vázquez, por sernos este último más próximo, hace ya bastantes años que se inclinaron por

un realismo sin riberas ante la dificultad de definir las fronteras de ese movimiento, e incluyeron, dentro de sus estéticas marxistas a través de una dialéctica de la negación, a Franz Kafka en cuanto escritor realista, pese a haber sido considerado éste por la crítica más reaccionaria, tanto de derechas como de izquierda, como el más típico y elocuente caso del antirrealismo, personalización en suma y antípoda del naturalismo.

Y es que en realidad, como trata de explicar Stacey L. Dolgin desde esos textos desmitificadores que analiza y estudia con exhaustividad, nos encontramos en ese punto que ya Bert Brecht bautizó, aunque refiriéndose a su teatro, como «realismo de la era científica». Traer como argumento de autoridad a Bert Brecht, al examinar tales textos, es un hallazgo feliz resultante por lo demás de la finura del análisis. Porque las novelas estudiadas participan todas del extrañamiento y la distanciamiento brechtianos, de los efectos de *Verfremdung*, a través de los cuales el espectador —en este caso el lector— se libera de la pasión emocional propia de la literatura aristotélica, de la magia del naturalismo, se convierte en desapasionado testigo de la realidad y mantiene toda su capacidad de discernimiento para encararse con esa realidad mitificada y con la enajenación del individuo dentro de esa sociedad consumista y cosificada.

Desde ese punto de vista, el de los propósitos de desmitificar los mitos de la burguesía, los cuales tratan de hacer comulgar al hombre con ruedas de molino, y el de restablecer en ese hombre su conciencia alienada, sin que importen las formas adoptadas en la escritura, estoy de acuerdo con Stacey L. Dolgin en que nos las tenemos que ver con novelas deliberadamente sociales, escritas dentro del realismo que corresponde a este tiempo. Rebatir tal afirmación sin acudir a simplificaciones creo que va a ser muy difícil.

José María de Quinto



La ingeniería española histórica*

La primera visión de conjunto de las realizaciones llevadas a cabo por la ingeniería española en Hispanoamérica e islas Filipinas a lo largo del virreinato y hasta el siglo XIX, merece ser conocida. Es fruto de nueve años de investigación y otros dos de redacción.

El esfuerzo del autor se ha concentrado en resucitar un pasado que permanecía disperso en multitud de monografías, artículos, folletos, etc., en buena parte motivados por afanes localistas, o inédito en documentos y manuscritos de carácter técnico o administrativo, para describir a grandes rasgos lo que no dudo en definir como la epopeya del hombre frente a la naturaleza americana. Abrir caminos, tirar puentes, construir puertos y canales, desecar lagunas, erigir faros o regar grandes extensiones de cultivo, de ningún modo fueron empresas inmediatas y de carácter puntual. Antes bien, fueron labores de progresiva superación continua. Es el paso de un equívoco llamado las Indias a una nascente configuración de sociedades con necesidades materiales planteadas y resueltas básicamente según las pautas de civilización vigentes en Europa cada momento. Pero las peculiaridades son importantes.

Las nuevas condiciones del medio ambiente, proporcionaron recursos, medios y dificultades desconocidas para los artífices llegados del Viejo Mundo que, a lo largo de décadas y siglos, mantendrán una constante pugna para hacer habitable un medio hostil.

Así vemos, por ejemplo, cómo el muelle que se construye en El Callao entre 1693 y 1696 tras el terremoto

de 1687, según proyecto del agustino Pedro de la Madrid, sufre un aterramiento, ciertamente imprevisto, que lo deja sin servicio. Pero este fracaso, se convierte en una experiencia productiva al devenir origen de técnicas de construcción de muelles para hacer playas artificiales.

En este sentido, creo que el proceso de construcción de América, aunque hasta ahora poco conocido en su conjunto, es comparable en importancia histórica, y en mi opinión más fecundo y positivo, al de la conquista. Y es que la ingeniería muestra la armonía del medio cultural y las culturas indígenas y españolas en una serie de realizaciones que en su inmensa mayoría fueron muy útiles en su momento; y hoy día, tanto si subsisten como si no, son obras de arte con todos sus merecimientos.

Puentes como el de España en Manila o los de Lima, Arequipa o Santiago, así como otros muchos más humildes y pintorescos de madera o guaduas ¿por qué no iban a poderse comparar en belleza con edificios insignes?, y obras de carácter menos escultórico, como los puertos o las canalizaciones de desagües ¿hay motivo para que no sean apreciados en lo que tienen de preocupación por hermoear y humanizar la naturaleza?

Este sesgo estético del libro *Ingeniería Española en Ultramar* está presente en su impecable presentación y en una cuidada selección de ilustraciones —no olvidemos que los mapas, vistas y planos son en sí mismos documentos históricos de primera magnitud— que contribuyen a que sea uno de los mejores logros de la celebración del tan traído y llevado V Centenario.

Pasarán los años y se olvidará la tramoya tecnológico-espectacular de la isla de la Cartuja de Sevilla, pero los dos volúmenes de *Ingeniería Española en Ultramar*, cuando se agote la edición, aparecerán cada vez más apreciados en los catálogos de los libreros del viejo, seguirán siendo consultados por los estudiantes de escuelas técnicas y facultades y despertarán vocaciones en jóvenes que deseen emular las hazañas de los constructores y alarifes del pasado. En este sentido, la declaración de intenciones de Ignacio González Tascón, expuesta en los preliminares, es bien significativa: *poner al alcance de un público no especializado los proyectos y las obras de ingeniería*

* La Ingeniería Española en Ultramar (siglos XVI-XIX). Ignacio González Tascón. Editorial Tabapress, Madrid 1993, 2 volúmenes, 748 páginas.

realizados en los extensos territorios españoles de América a lo largo del período virreinal. Esta aspiración viene motivada por el creciente interés en el mundo de la cultura por la arqueología industrial, que poco a poco va ampliando su alcance desde el núcleo inicial de historiadores de la ciencia y la tecnología y encuentra un lectorado cada vez más numeroso entre quienes sienten curiosidad por los aspectos del pasado que afloran en el ámbito de su entorno cotidiano. La historia social, la escuela de los *Anales*, con Braudel a la cabeza, la fenomenología y el enfoque anglosajón del discurso histórico, muy centrado en la comprensión de los hechos concretos, se han plasmado en un texto de carácter narrativo con una gran capacidad de evocación. No hay disquisiciones técnicas ni polémicas de trasfondo político acerca de a qué nación o cultura le cupo tal o cual honor en calidad de autores de tal o cual realización. Aquí los hechos se describen de modo escueto e imaginativo, condición esta última exigible a todo historiador en la medida en que debe caracterizar el *qué* de su discurso mediante bien perfilados y concisos rasgos definitorios. Me explico.

En el plano de la teoría literaria, la lectura al bies de unos versos de las famosas coplas de Jorge Manrique, suministran una sugerente indicación para comprender los sucesos y procesos de la Historia. *Si juzgamos sabiamente* —dice el poeta— *daremos lo no venido/ por pasado*. Por lo tanto, las cosas que nunca ocurrieron, si nos ceñimos a la letra del texto, es decir, la *ficción*, equivalen a aquellas otras ciertas y reales que por haber sufrido los efectos de un tiempo en continua evanescencia que las traspone en pasado, se han vuelto tan inaprensibles como las puramente imaginarias. No sólo por su inactualidad, sino también porque muchos acontecimientos históricos se han producido en períodos de tiempo tan dilatados que ni sus contemporáneos los llegaron a abarcar en el lapso de sus vidas. Y por otro lado, quizá fueron lo bastante complejos como para haber escapado entonces a su cabal comprensión, y para necesitar hoy de un proceso de elaboración conceptual que los defina en su verdadera multidimensionalidad.

Semejante construcción mental es común al relato artístico y al científico. *También la verdad se inventa*, escribió Antonio Machado, y en esta capacidad de elabo-

rar representaciones, cada una desde su propia inquietud, coinciden las artes con las ciencias y la historia.

Esto es lo que se me ha venido a la mente según iba avanzando en la lectura de *Ingeniería Española*, seguramente porque arranca con un análisis técnico de los modos de representación de la realidad mediante planos, cuadros, diagramas, perspectivas, incluyendo una descripción de papeles, pigmentos y tintas —por cierto que las *agallas* utilizadas como ingrediente son vegetales y no de peces, y que el *orpín* y el *regal* corresponden de modo respectivo al oropimente y al rejalar, compuestos de arsénico— que aunque en su día fueron simple y útil indicación para dirigir el trabajo a pie de obra, en la actualidad provocan la contemplación estética.

Una de las aportaciones más interesantes, y curiosa por demás, es la publicación por vez primera del sistema de unidades hidráulicas utilizadas primero en Sevilla —el diagrama va fechado en 1657— y después en América, fijado a partir del diámetro de las monedas que circulaban por aquel entonces.

El agua es el antagonista del hombre en el proceso de construcción de Hispanoamérica. Bien porque la construcción de puertos (Cap. II) y su constante mantenimiento para impedir que se cieguen por el arrastre marítimo de arenas, sea muchas veces el único medio de defensa y acceso comercial de una zona, como ocurría en las costas del Pacífico, confinadas por los Andes; bien por las necesidades de regadío —México, canal de Maipo— o de abastecimiento urbano —*Acequia Vieja* de Trujillo, Perú, Santo Domingo, La Habana— y conducción de aguas —lo relativo al drenaje de las lagunas de Tenochtitlan es un punto fuerte de la obra— o, desde otro punto de vista, porque las corrientes fluviales puedan servir de fuente de energía —uno de los capítulos más hermosos es el dedicado a tornos, norias, malacates, ingenios azucareros, y molinos de agua, es decir, el capítulo V, o porque se constituyan en obstáculo al tránsito terrestre; lo que obligó a construir desde el nobilísimo puente de cantería a las ingeniosas tarabitas, así como andariveles, puentes de barbacoa, de jabalcones y sopandas (Caps. VII y VIII).

En estas obras de menos cuantía es donde se revelará con más pujanza la colaboración intercultural. En todo caso, a lo largo de los siglos, el agua se nos muestra