

Aproximación biográfica al Ingeniero de Caminos del siglo XIX Manuel Peironcely*

Biographical outline of the XIXth Century Civil engineer Manuel Peironcely

A Ramón Peironcely Aguirrebengoa

Carlos Larrinaga Rodríguez. Dr. en Historia Contemporánea
Universidad del País Vasco. Departamento de Historia Contemporánea.
Facultad de Ciencias Sociales. larrinag67@hotmail.com

Resumen: En el presente artículo se trata de llevar a cabo una breve aproximación a la biografía de uno de los ingenieros de caminos más interesantes del siglo XIX, Manuel Peironcely Maroto, egresado de la Escuela de Ingenieros de Caminos en 1843. Realizó trabajos en los ramos de las carreteras, los ferrocarriles y los puertos, contribuyendo así a la modernización de las infraestructuras españolas del siglo XIX, en un momento de un incipiente desarrollo económico. En este sentido, destaca la labor realizada en el País Vasco, habiendo trabajado igualmente en los ferrocarriles del sur y del noroeste de la península Ibérica. Al mismo tiempo, también sobresalió como profesor de la Escuela, de la que llegó a ser director.

Palabras Clave: Carreteras, Ferrocarriles, Puertos, Ingeniería, Siglo XIX, Manuel Peironcely

Abstract: This article shows a synthesis of the biography of the one the most interesting Spanish civil engineers in the XIXth century, Manuel Peironcely Maroto, who finished his studies in the "Escuela de Ingenieros de Caminos" in 1843. He worked in civil constructions (roads, railways and harbours) and contributed to the modernisation of the Spanish infrastructures in the XIXth century, in a period of time where there was an incipient economical development in Spain. It's important to remark his work in the Basque Country, as well as in the southern and north-western railways of the Iberian Peninsula. At the same time, he taught in the "Escuela de Ingenieros" and was the headmaster.

Keywords: Roads, Railways, Harbours, Engineering, XIX century, Manuel Peironcely

1. Introducción

Son todavía pocos los estudios dedicados a los ingenieros de caminos, canales y puertos en España, cuando todos, historiadores, economistas o ingenieros, estamos de acuerdo en poner de relieve la importancia de estos técnicos en el proceso de modernización que experimentó el país durante el siglo XIX. Carreteras, canales, ferrocarriles o puertos son los testigos mudos de su obra. Una obra necesaria para que ese incipiente desarrollo económico que tuvo lugar entonces en España pudiera llevarse a cabo, ya que no se pueden entender mejoras en la economía de un país sin los consiguientes adelantos en las infraestructuras del mismo. Azotada por numerosas guerras y conflictos políticos desde las décadas finales del siglo XVIII, España no empezó a experimentar serios

cambios en sus sistemas de comunicación hasta la década de los cuarenta del siglo XIX, cuando el Cuerpo de Ingenieros de Caminos quedó ya plenamente establecido gracias al Reglamento de 1836. Junto a aquél, la fundación de la Escuela de Ingenieros de Caminos, la tercera que se creaba, supuso otro hito importante en la formación de unos técnicos bien preparados que llegaron a jugar un papel clave en la mejora y renovación de las infraestructuras del momento. Es por ello que resulte necesario insistir en la necesidad de profundizar en la obra y en la biografía de este tipo de profesionales tan necesarios para entender la modernización de España. Precisamente, con esta aportación sobre Manuel Peironcely queremos contribuir a ello, si bien hay que decir que debe insertarse en una investigación de mayor calado sobre la vida y obra de este ingeniero del siglo XIX.

* Para la publicación de este artículo agradezco muy sinceramente las gestiones realizadas y la ayuda proporcionada por el ingeniero industrial D. Ramón Peironcely y los ingenieros de caminos D. Francisco Martín-Gil y D. Juan Antonio Beceril, director de la "Revista de Obras Públicas".

2. Etapa de formación como Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Manuel Peironcely Maroto nació en Madrid el 31 de diciembre de 1818, llegando a ingresar veinte años más tarde, en plena minoría de edad de la reina Isabel II, en la Escuela Especial del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Precisamente, en los años que median entre el fallecimiento de Fernando VII y principios de la década de 1840 se produjeron tres acontecimientos fundamentales para la historia de la ingeniería de caminos en España, a saber: primero, la constitución de la Dirección General de Caminos en octubre de 1833; segundo, la creación de la Escuela de Ingenieros de Caminos en enero de 1834; y, por último, la promulgación del Reglamento del Cuerpo en abril de 1836 y la consiguiente aparición de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. El gran impulsor de estos cambios fue José Agustín de Larrañendi, quien, además de director general del Cuerpo, fue el primer director de la Escuela de Ingenieros, sita entonces en la plazuela de la Leña. Éste permaneció en este cargo hasta enero de 1837, cuando interinamente asumió la dirección el profesor García Otero. En julio era el distinguido ingeniero Juan Subercase quien se ponía al frente de la Escuela, convirtiéndose, de hecho, en el gran reorganizador de la institución. Puesto en marcha su nuevo plan de estudios en el curso 1839-1840, Manuel Peironcely se vio afectado por esta nueva reforma de estudios.

Como estudiante, y de acuerdo con los escalafones determinados en el Reglamento de 1836, Peironcely fue nombrado aspirante segundo según una Real Orden de 29 de noviembre de 1841, siendo destinado a la conservación de la carretera de Extremadura. Comenzaba así la brillante carrera de este ingeniero de caminos, que, pese a todo, había quedado segundo de su promoción, la de 1843. Ese mismo año, al poco de egresar de la Escuela, según Real Orden de 31 de octubre, fue nombrado ayudante 2º, equivalente a lo que poco más tarde sería el ingeniero 2º. Su destino fue el distrito de Valladolid, si bien un año más tarde, el 31 de diciembre de 1844, participó en una comisión en la que también tomó parte el ingeniero José Subercase, hijo de Juan Subercase. Dicha comisión tenía por objeto el estudio del ferrocarril Madrid-Alicante y hay que considerarlo como el primer trabajo de Peironcely en el mundo de los caminos de hierro. A este respecto conviene señalar que José Subercase había sido el número uno de su promoción, la de 1840, y que posteriormente sería miembro de la comisión creada en 1844 para estudiar las solicitudes de concesión de los ferrocarriles de Madrid a Cádiz y de Avilés a León con la intención de prolongarse hasta Madrid. En este sentido no hay que olvidar que, dada la falta de precedentes ade-

cuados en esta materia en España, la Dirección General de Caminos, Canales y Puertos se decidió a nombrar una comisión compuesta por algunos de los miembros más importantes del Cuerpo, como eran Juan Subercase, Calixto Santa Cruz y José Subercase. Como se sabe, la importancia de esta comisión radicó, principalmente, en la elaboración de un informe, fechado el 2 de noviembre de 1844, que sirvió de base para la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, la cual iba a regular todo lo relacionado con los ferrocarriles en España hasta la ley general de 1855. Por lo tanto, al formar parte de la comisión del ferrocarril Madrid-Alicante, Peironcely tuvo la ocasión de poder trabajar con uno de los ingenieros más prometedores del momento y uno de los pocos especialistas que había entonces en ferrocarriles.

3. La obra pública de Manuel Peironcely en el País Vasco

Terminada dicha misión, el 23 de octubre de 1845 Peironcely fue destinado al distrito de Burgos. Estando allí, el 15 de julio de 1847 fue nombrado ingeniero 1º y unos pocos meses más tarde, el 3 de diciembre, solicitó una real licencia para contraer matrimonio con Ramona Elósegui Aguirre-Miramón, nacida en San Sebastián en 1828. Surgía así la estrecha relación que la familia de ingenieros apellidada Peironcely tiene hasta hoy en día con la capital guipuzcoana. Poco tiempo después, al crearse el distrito de Vitoria por Real Orden de 16 de agosto de 1848, Peironcely quedó adscrito a esta nueva demarcación, permaneciendo en ella varios años. Precisamente, una de las tareas que llevó a cabo durante estos años estuvo relacionada con las mejoras en la red de carreteras de Guipúzcoa, toda vez que, en su calidad de ingeniero segundo, desempeñaba el cargo de ingeniero de caminos, canales y puertos de esta provincia (1). Aquí no sólo se encargaría de las obras por cuenta del Estado, sino también por cuenta de los entes locales, tal como establecía el Reglamento de 1836. A pesar de que en la década de los cuarenta el sistema carreteril guipuzcoano debía ser bastante bueno, tal como lo expresaba Pascual Madoz en su conocido *Diccionario*, lo cierto es que en esos años se siguió con un importante programa de mejora de las carreteras de la provincia, impulsado tanto por el Estado como por los entes locales (Diputación Foral y municipios). Por ejemplo, en el primer caso cabe destacar la carretera que iba de Beasain a Alsasua por Idiazábal y el puerto de Echegárate, suponiendo una clara mejora de las comunicaciones con Navarra, al tiempo que tenía la

(1) Para una visión general sobre las carreteras guipuzcoanas de esta época, véase Rodríguez Ranz et alii (2003).

ventaja de evitar las grandes cuestas de Salinas, Descarga e Eizaga, de forma que sería muy útil a los viajeros que iban de Madrid a Francia. Esta obra fue dirigida por el propio Peironcely. A su vez, a principios de los cincuenta la Diputación impulsó la realización de tres proyectos, a saber: la carretera de Iraeta a Lasarte, la de Azpeitia a Beasain y el ramal de Oyarzun a Rentería, confiando la dirección de los mismos también a Peironcely, quien, ante la cantidad de trabajo que tenía, se vio obligado a solicitar la presencia de otro ingeniero para que le auxiliara en sus tareas. El elegido fue su compañero de promoción Carlos Campuzano.

En este apartado de carreteras, hay que mencionar igualmente que el 12 de marzo de 1851 tuvo lugar en Irún el reconocimiento de la carretera de Endarlaza, que unía Navarra con Guipúzcoa y la frontera francesa por Irún, por parte del propio Manuel Peironcely, en compañía del arquitecto Pedro Ansoleaga, director de Caminos de la Diputación de Navarra y autor del proyecto, y de Javier María Azcona, vocal de dicha corporación provincial y comisionado por ésta para la ocasión (2). La importancia de esta vía de comunicación residía en la posibilidad que con ella se le abría a Navarra para conectar con el país vecino. Peironcely no tuvo nada que objetar a un proyecto que finalmente terminó por salir adelante.

Ahora bien, Peironcely no se ocupaba únicamente de las carreteras guipuzcoanas, como es de suponer, sino de todas las obras públicas de la provincia, sobresaliendo entre ellas las relativas al puerto de San Sebastián. Siendo ésta una ciudad estrechamente ligada al mar, tras el incendio de 1813 uno de los principales temas pendientes, además de la propia reconstrucción de su caserío, era la mejora de su puerto, toda vez que el proyecto del ingeniero Sánchez Bort no se había podido llevar a cabo a finales del siglo XVIII (3). De esta guisa, una Real Provisión de 7 de marzo de 1818 autorizaba unos arbitrios sobre las mercancías descargadas en sus muelles por un período de 16 años, tiempo estimado suficiente para llevar a cabo las reformas necesarias. Fue entonces cuando el Consulado de Comercio de la ciudad decidió el cierre del boquete de la isla de Santa Clara a Igeldo, encargándosele el proyecto al arquitecto Silvestre Pérez, quien optó por un murallón con cimentación sobre escollera, inspirándose en el propio proyecto de Sánchez Bort. Las obras



Manuel Peironcely
Maroto.

comenzaron en enero de 1821, pero fueron suspendidas al año siguiente por problemas económicos, ya que la escollera había sido proyectada tan sólo de 23 pies y, dadas las fuertes mareas de septiembre, se vio la necesidad de ampliarla hasta 50.

Hubo que esperar, pues, a la década de los cuarenta para que volvieran a plantearse nuevas propuestas para la mejora del puerto donostiarra. En efecto, una Real Orden de 30 de abril de 1847, a instancias de la Delegación de Obras Públicas, solicitaba la redacción de un plan de mejoras para el puerto donostiarra. El responsable de llevarlo a cabo fue Manuel Peironcely, quien presentó un estudio el 10 de mayo de 1848, formulando unas reformas cuyos objetivos principales eran el aminorar las resacas para facilitar la entrada y dar mayor seguridad al fondeadero del puerto, el asegurar la estabilidad de los muelles y el aumentar algo el fondo (4). La propuesta, sin embargo, se consideró insuficiente, por lo que no tuvo más remedio que elaborar otro plan, enviado a Madrid en 1851. En él Peironcely se mostraba partidario de centrar las reformas en los muelles, demasiado pequeños para el futuro tráfico del puerto. En cuanto a la bahía de La Concha limitaba las mejoras al aumento de cuerpos muertos y, a lo sumo, a la construcción de un pequeño muelle en la isla de Santa Clara (5). Esta vez sí gustó su proyecto. Las obras, iniciadas en 1851, se prolongaron hasta septiembre de 1858, pudiendo afirmarse que, en un momento en que el puerto de Pasajes se encontraba prácticamente anegado, estas obras realizadas en la década de los cincuenta en el puerto de San Sebastián fueron las tareas de reforma más notables llevadas a cabo en Guipúzcoa en este apartado. Como complemento de esta mejora en el puerto, hay que señalar igualmente el faro de nueva planta que se construyó en la ladera norte del monte Igeldo, tratando de solucionar así el problema de nubes, niebla y brumas que había tenido el antiguo faro en la cima del monte. El autor del nuevo faro fue Manuel Peironcely y estuvo terminado definitivamente en 1855, quedando inaugurado el 15 de marzo (6).

Tras la aprobación de su proyecto del puerto de San Sebastián, Peironcely pasó a participar en la mejora del puerto de la localidad guipuzcoana de Deva. Un puerto que había jugado un notable papel en el tráfico de lanas castellanas durante la Baja Edad Media y principios de la

(2) Para todo lo referido a esta carretera, véase González Enciso (2002).

(3) Para una visión general, véanse Izaguirre (1933), págs.54-72, y, en menor medida, a Ciriquiain-Gaiztarro (1951), págs.135-137. Puede consultarse también Astiazarain (1998).

(4) Archivo General de la Administración, Obras Públicas, 24/1.135: "Proyecto de mejora del puerto de San Sebastián formado en virtud de Real Orden de 30 de Abril de 1847" por Don Manuel Peironcely.

(5) Izaguirre (1933), págs.55-56.

(6) Sánchez Terry (1987), pág.26 y Roda y Leniz (2002), pág.36.

Edad Moderna, pero que, como tantos otros, precisaba de reformas para poder seguir ofreciendo un buen servicio, sobre todo si tenemos en cuenta que dichas instalaciones portuarias residían en el propio estuario del río Deva. En concreto, el principal problema era la peña de la Cruz. Al tiempo, en 1852 las autoridades municipales llegaron a solicitar el levantamiento a mayor altura del mullón y la construcción de un muelle descargadero que sirviese para las bajas mareas. El 28 de diciembre de ese mismo año el ministro de Fomento aprobó la ejecución de las obras, designando al ingeniero de la provincia, Peironcely, la ejecución del proyecto (7). Por lo demás, cabe recordar que en esos momentos se encontraba Peironcely trabajando en otro proyecto, propuesto por el gobernador de Guipúzcoa a instancias del Ayuntamiento de Tolosa, consistente en el estudio de las posibilidades de hacer del Oria un río navegable. Aquél respondió al encargo de la villa, pero no se centró únicamente en el diseño de un canal, sino que también abordó la posibilidad que presentaba la alternativa de un camino de hierro, inclinándose por esta última solución, ya que en otros países los canales como vías de transporte estaban en declive frente a las ventajas que ofrecían los ferrocarriles y por una economía de tiempos muy notable (dos días frente a media hora), además de considerar este tramo como un precedente de la posible línea que habría de unir Madrid con la frontera francesa. Al mismo tiempo, Peironcely añadía también ciertas dificultades técnicas para llevar a efecto dicho canal (8).

Así las cosas, el 28 de septiembre de 1853, Peironcely fue nombrado ingeniero jefe de 2ª clase y a los tres años, el 27 de agosto de 1856, jefe interino del citado distrito de Vitoria, sustituyendo a Cipriano Martínez de Velasco. Aquél se encontraba entonces trabajando en un importante proyecto, en la mejora del puerto de Bilbao. En concreto, en virtud de una Real Orden de 28 de abril de 1855, se le había encomendado la redacción de una propuesta para mejorar la navegación en la ría del Nervión y dar mayor alcance al puerto de Bilbao, coincidiendo con un momento de expansión de los tráficos comerciales internacionales. Aunque, en verdad, los esfuerzos por mejorar las instalaciones portuarias de la capital vizcaína venían de atrás. Por ejemplo, ya en 1840 el ingeniero Francisco Echanove había presentado un estudio parcial de las obras que se deberían hacer para mejorar la navegabilidad de la ría a través de los churros, puntos de bajo fondo peligrosos para la navegación. Ahora bien, ninguna de las obras recomendadas por Echanove fue llevada a cabo, de suerte que no fue hasta el 9 de sep-

tiembre de 1847, por una Real Orden del Ministerio de Fomento, cuando Agustín de Marcoartú, entonces inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, fue comisionado para verificar un reconocimiento de la ría, barra y abra de Bilbao. Con todo, ni sus propuestas ni las del ingeniero bilbaíno Luis Torres Vildósola, de 1854, salieron adelante.

Le tocaba entonces el turno a Peironcely, quien tuvo finalizado su proyecto para el 18 de diciembre de 1856. Teniendo en cuenta todos estos proyectos y anteproyectos anteriores, el suyo tenía por objeto la realización de un estudio completo de las obras necesarias en el puerto y en la ría de Bilbao, con un "pensamiento uniforme" al que habrían de someterse todos los detalles. Se pretendía, pues, que la ría fuera navegable hasta la capital vizcaína a cualquier hora para buques de gran porte. De esta forma, consciente de que su proyecto debía dividirse en dos partes, la referente a las obras concernientes a la barra y las que se referían a la ría, en la memoria descriptiva del mismo optaba por centrarse únicamente en estas últimas, con la idea de presentar más adelante el estudio de la barra. Por eso, afirmaba que para que los buques de 700 a 800 toneladas pudieran navegar en cualquier circunstancia por la ría era necesario un fondo de 6 metros en bajamar, fondo que no existía entonces salvo en algunos puntos, en trayectos cortos y sólo en medio del canal, algo fácil de conseguir en el tramo inferior de la ría, pero casi imposible en el superior. De ahí que apostara en este caso por la ejecución de un canal lateral que terminara en una dársena (9).

El proyecto fue aprobado por Real Orden de 18 de abril de 1857, aunque finalmente nunca llegó a realizarse, si bien marcó las pautas para las consiguientes obras de encauzamiento y concesiones de explotación del suelo portuario hasta la puesta en marcha de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, creada el 19 de noviembre de 1872 siendo ministro de Fomento Echegaray (10), antiguo colega del propio Peironcely en la Escuela de Ingenieros de Caminos.

Por otro lado, es necesario decir que, a la vez que preparaba su proyecto sobre el puerto de Bilbao, Peironcely estuvo trabajando igualmente en el trazado de la línea del Norte, en concreto en el tramo comprendido entre San Sebastián y la frontera franco-española. Como ya se sabe, la ley general de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855 vino a subsanar una carencia que se consideraba ya insoslayable. Sin duda, con la nueva ley se abrió en España una etapa novedosa dentro de la historia de los ferrocarriles. Una etapa de gran crecimiento de caminos de hierro en la que ingenieros como Manuel Peironcely llegaron a desempeñar un papel fundamental. Entre

(7) Aldabaldetrecu (1996), pág.70.

(8) La memoria de este proyecto ha sido publicada por Martín Ramos (1993), págs.385-396.

(9) Para los proyectos mencionados, véase Puerta (1994), págs.56-59.

(10) *Ibidem*, págs.56, 59 y 109.



Puerto de San Sebastián en la actualidad
(Foto: C.L.).

otras cosas, la nueva ley estipulaba que las concesiones se otorgarían mediante una ley determinada y en el caso de la línea Madrid-Irún su trazado fue dividido en tres secciones. La segunda de ellas, es decir, la comprendida entre Valladolid y Burgos, fue concedida a un conjunto de financieros pertenecientes al grupo que, al mismo tiempo, estaba tratando de la creación del Crédito Mobiliario. Incluso, todos llegaron a ser posteriormente accionistas fundadores de la Compañía del Norte. A su vez, la ley del 11 de julio de 1856 otorgaba al Crédito Mobiliario Español, entidad constituida el 6 de mayo y controlada por los financieros franceses hermanos Péreire, la construcción de la primera y de la tercera sección de la línea del Norte, es decir, las comprendidas entre Madrid y Valladolid y Burgos e Irún respectivamente. De esta forma las tres secciones quedaron, en cierta medida, en manos de la

misma familia, los Péreire, quienes, además, eran adjudicatarios de la línea entre Burdeos y Bayona primero (1852) y Hendaya después (1859). Así pasaron a controlar la futura línea que habría de empalmar Madrid con Burdeos, de suerte que a partir de ese momento transcurrieron meses de grandes expectativas e incertidumbres para las autoridades e intereses comerciales e industriales de las áreas afectadas. Precisamente, atendiendo a la trascendencia de esta línea de carácter internacional, debemos entender la labor realizada por Manuel Peironcely en su estudio del trazado entre San Sebastián e Irún.

Antes de que se decidiera definitivamente el trazado de la línea y, por lo tanto, el punto exacto por el que debían ser atravesados los Pirineos, se suscitó una fuerte polémica auspiciada, en gran medida, por las autoridades navarras, deseosas de que el ferrocarril pasara por su juris-

dicción y pasara por Pamplona, atravesando aquella cadena montañosa por el valle francés de los Alduides (11). Según la propuesta hecha por el ingeniero francés Daguene, la línea en este caso iría a parar a Bayona y no ya a Hendaya. Esta propuesta generó una oleada de discusiones entre los partidarios de que la línea discurriera por Vitoria-San Sebastián-Irún y los partidarios de la alternativa de Pamplona-Alduides-Bayona. En ella participaron ingenieros, economistas, políticos, etc., posicionándose a favor o en contra de una u otra alternativa. Pues bien, que sepamos, Peironcely no participó directamente en el debate, aunque sí llegó a dejar constancia escrita de su oposición a la alternativa de Alduides, insistiendo en que determinantes técnicos y económicos hacían más favorable la propuesta de San Sebastián e Irún, que fue la que finalmente salió adelante (12).

Como se sabe, todavía no había en España muchos ingenieros especializados en materia de ferrocarriles, siendo Manuel Peironcely, sin duda, uno de ellos, tal como se ha señalado más arriba. No es extraño, por tanto, que en estos momentos recibiera una oferta de la empresa privada. En efecto, en enero de 1858 quedó constituida la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, que, como es natural, precisaba de técnicos especializados para sacar adelante el proyecto. Tras varias reuniones, el consejo de administración decidió nombrar director facultativo de las obras al prestigioso ingeniero Calixto Santa Cruz, quien en los años cuarenta había estudiado y levantado los planos de la sección comprendida entre la capital vizcaína y Miranda de Ebro dentro de la línea Madrid-Irún por Bilbao, conocida como "Concesión Vascongada". Aquél no aceptó, proponiéndose en su lugar a Manuel Peironcely, con quien tampoco se llegó a un acuerdo. El consejo pensó entonces en un ingeniero extranjero, optando finalmente por el inglés Charles Vignoles, quien había dado nombre al raíl de base plana, el cual, de origen americano, fue introducido por él en Europa. Vignoles trajo consigo otros cuatro ingenieros británicos, con quienes llegó a colaborar el mismo Peironcely (13). Así las cosas, el 6 de mayo de 1859 se le nombró ingeniero jefe de 1ª clase, llegando a permanecer en el distrito de Vitoria hasta 1860.

4. De la línea Badajoz-Ciudad Real a la Escuela de Ingenieros de Caminos

El 22 de febrero de 1860 Manuel Peironcely pasó a ocuparse de la dirección de las obras del ferrocarril de

Ciudad Real a Badajoz. Como puede imaginarse, esta línea tenía especial importancia por suponer la unión de España con Portugal. En concreto, la Real Orden de 18 de diciembre de 1859 había otorgado a José Forns la concesión de la línea, siendo este mismo quien solicitó los servicios del mencionado ingeniero. No obstante, la Compañía del Badajoz-Ciudad Real no se constituyó hasta 1861 y fue fundamental la aportación de capital extranjero, en su mayoría francés. Ese mismo año dieron comienzo los trabajos de construcción, que transcurrieron a buen ritmo, siendo el último trozo terminado, como el más difícil, el de Veredas a Almorchón, en la provincia de Badajoz (14). Sin duda, para Peironcely, que se encontraba ya en plena madurez intelectual, se trataba de una nueva fase dentro de su carrera profesional, puesto que pasaba a ejercer sus conocimientos dentro de la empresa privada. Eso sí, transcurrido el plazo de los dos años autorizados, Peironcely fue declarado supernumerario del Cuerpo de ingenieros y, pasados cinco años desde la autorización del 22 de febrero de 1860, en 1865 se le dio de baja del Cuerpo con derecho a volver. Había agotado ya el plazo determinado por el Reglamento orgánico del Cuerpo de ingenieros aprobado el 28 de octubre de 1863. Cabe pensar que esta nueva situación le llevara a solicitar su reingreso en el Cuerpo el 20 de mayo de 1865, si bien, en realidad, la línea férrea entre Ciudad Real y Badajoz no fue terminada hasta el 22 de noviembre de 1866. En el plano meramente personal, fue en esta etapa cuando nació su hijo y futuro ingeniero de caminos Ramón el 28 de febrero de 1862.

Peironcely fue entonces readmitido, aunque en situación de supernumerario. No obstante, por Real Orden de 10 de junio de 1865 fue nombrado profesor de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos para impartir la asignatura de geometría descriptiva. Aquella ya no se encontraba en la plazuela de la Leña, sino en la calle del Turco. Era director de la misma en esos momentos Calixto Santa Cruz, quien, víctima del cólera, falleció el 9 de octubre de ese mismo año, ocupando interinamente la dirección el propio Peironcely, ya que era el más antiguo en el escalafón. En verdad, pocos días estuvo al frente del centro, puesto que el 19 de ese mismo mes Lucio del Valle era nombrado director (15). Estando como profesor, en 1871 se produjo en la Escuela un incidente que es necesario tener en cuenta, puesto que, por decreto de 12 agosto, siendo jefe de gobierno Ruiz-Zorrilla, se redujo drásticamente la plantilla del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, con lo que se declaró cesantes a las personas que habían en-

(11) Sobre el ferrocarril de los Alduides, véanse Martinena (1977), Esarte (1982) y Larrinaga (2002) y (2004).

(12) La postura de Peironcely sobre este asunto ha sido analizada en Larrinaga (2004).

(13) García Venero (1948), pág. 277.

(14) Wais (1987), págs. 152-154.

(15) Sáenz Ridruejo (1990), págs. 179-180.

trado más recientemente en cada una de las categorías. La medida no afectaba a los profesores de la Escuela, pero Lucio del Valle, disconforme con aquella y con semejante privilegio, solicitó la excedencia. Fue declarado excedente el 19 de agosto y cesó en la dirección del centro a partir de septiembre, sustituyéndole Manuel Peironcely (16), quien estuvo en el cargo hasta el 30 de ese mismo mes, cuando el profesor Carlos Campuzano se hizo con la dirección.

Estando de docente en la Escuela fue comisionado para una misión en la capital vizcaína. Pero antes que nada hay que decir que en 1861 la reina Isabel II concedió a Bilbao la posibilidad de encargar el estudio de lo que sería el primer proyecto de ensanche, el de Amado Lázaro de 1862, tras aumentar su término municipal a costa de anexionarse una parte de las jurisdicciones de las cercanas anteiglesias de Abando y Begoña. El proyecto de Lázaro, sin embargo, no salió adelante por falta de realismo, a pesar de lo cual el Gobierno, por Real Orden de 18 de junio de 1866, proponía el nombramiento de una comisión facultativa que efectuara la fijación de los límites máximos que había de abarcar la villa (17). Por eso en 1867 fue Manuel Peironcely quien pasó a formar parte de la comisión encargada del estudio del proyecto de ensanche de límites de Bilbao, ya que, a la postre, era una persona que conocía perfectamente la ciudad. Por lo demás, ese mismo año, el 27 de julio, se dispuso que ocupara una plaza de número que había resultado vacante como jefe de 1ª clase, categoría a la que pertenecía.

Peironcely continuó como profesor en la Escuela, siendo comisionado al año siguiente para verificar la tasación del ferrocarril de Alar del Rey a Santander, ya que la compañía que lo explotaba había quebrado. En verdad, se trataba de una línea de complicada construcción, por lo intrincado del relieve, que unía el Canal de Castilla que finalizaba en Alar con el puerto de Santander, constituyendo, pues, una importante vía comercial con vistas a la extracción de harinas y cereales castellanos. Eran en total 137 kilómetros que no quedaron totalmente terminados hasta el 8 de julio de 1866, aunque algunos tramos se habían abierto antes al tráfico. Sin embargo, el elevado coste de la obra y la adquisición del material móvil llevaron a la compañía a declararse en quiebra, razón por la cual el Gobierno, por Real Decreto de 6 de mayo de 1868, dio por caducada la concesión e incautó el ferrocarril. De ahí la necesidad de verificar la tasación de este camino de hierro. En tales circunstancias, se logró un convenio entre los acreedores y la empresa en quiebra firmado el 3 de noviembre de 1870 para

constituir la "Nueva Compañía del Ferrocarril de Alar a Santander", de suerte que la transferencia de la concesión a esta empresa recién constituida fue aprobada por Real Orden de 30 de mayo de 1871 (18).

Peironcely siguió en la Escuela como profesor hasta que unos años más tarde, por Real Orden de 29 de agosto de 1871, fue nombrado Jefe de la provincia de Santander, aunque al poco tiempo, en octubre, solicitó la excedencia, reincorporándose al servicio activo por Real Orden de 22 de enero del año siguiente, pasando a desempeñar la Jefatura de la provincia de Zaragoza. Ese mismo día, sin embargo, el presidente de la comisión administrativa de la Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes, el marqués de Rocaverde, solicitó al ministro de Fomento que se autorizara a Manuel Peironcely a pasar a su servicio y ejercer así la dirección facultativa de las obras del puerto, autorización obtenida a los pocos días, por lo que en realidad no llegó a ejercer en la capital aragonesa. Fue precisamente Peironcely el encargado de redactar el proyecto de reforma y mejora del mencionado puerto de Pasajes, finalizando su propuesta en diciembre de 1870. En efecto, para que esta infraestructura volviera a recobrar la importancia y el esplendor que había tenido en tiempos pasados, era preciso ejecutar las siguientes obras: una dársena en la ensenada de la Herrera, la más cercana a San Sebastián; un canal dragado en el fango desde los fondeaderos existentes hasta la esclusa de la dársena; un ferrocarril de servicio desde la dársena hasta la estación; el ensanche de la explanación de este ferrocarril delante de la ribera de Ancho para el establecimiento de almacenes y de un muelle embarcadero saliente; y la demolición de la calzada o escollera de Salinas, la cual cerraba la ensenada de la Herrera y servía para la comunicación de la población de Pasajes con el camino de Irún (19). Ahora bien, con el estallido de la Segunda Guerra Carlista todos estos trabajos de mejora del puerto de Pasajes quedaron lógicamente paralizados y Peironcely volvió a pedir que se le diera de alta en el Cuerpo el 20 de octubre de 1873.

Así son las cosas, en 1874 fue nombrado Inspector General de 2ª clase, tomando posesión del cargo de vocal de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos muy poco después. Estaba entonces como presidente al frente de la Junta el prestigioso ingeniero Carlos María de Castro. No hay duda de que su nuevo puesto venía a ser un reconocimiento a toda su carrera profesional, debido a la importancia que la Junta tenía en todo lo relacionado con las obras públicas en España. Por lo demás, entre octubre de 1875 y abril de 1877 Peironcely formó parte de la comisión de reforma del plan de carreteras del Es-

(16) *Ibidem*, pág.185.

(17) Basurto Ferro (1990), págs.115-118.

(18) Wais (1987), págs.202-205.

(19) Peironcely (1871).

tado, a la vez que en 1876 se le encomendaba la inspección de los ferrocarriles del Noroeste. La verdad es que por entonces su salud había empezado a deteriorarse y, tal y como consta en su expediente, el 4 de julio de 1877 el médico Pablo Fullá Pérez solicitaba una licencia para Peironcelly por el "escesivo trabajo mental" y por los achaques reumáticos que tenía.

Por lo demás, el 22 de julio de 1879 fue nombrado director de la Escuela de Ingenieros, tras la muerte del mencionado Carlos Campuzano. Lo cierto es que duró poco tiempo en el puesto, ya que cesó el 14 de agosto del año siguiente, debido a que había sido nombrado director de la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León, ferrocarriles que conocía bien por las labores de inspección que había llevado a cabo recientemente, tal como ya se ha mencionado. En este cargo permaneció pocos años, de manera que el 12 de enero de 1883 ocupaba el puesto número uno de los ingenieros de su clase que se hallaban esperando plaza de número. El 8 de mayo de ese mismo año tomaba nuevamente posesión del cargo de vocal de la Junta Consultiva, siendo entonces su presidente el distinguido ingeniero Jacobo González Arnao. Le quedaba ya poco tiempo de vida, pues falleció el 1 de junio de 1884 en Madrid.

5. Conclusiones

De cuanto se ha dicho se puede deducir que estamos ante un ingeniero de caminos de especial importancia para la historia de las obras públicas en la España del siglo XIX. Un ingeniero que abordó con éxito las distintas ramas de su especialidad, habiendo trabajado tanto en carreteras y en ferrocarriles como en puertos. Un ingeniero que, sin duda, puede ser considerado como miembro de ese selecto grupo de técnicos que representa la transición entre las dos escuelas de ingenieros de principios del siglo XIX y la tercera escuela o la definitiva, aquella que, a la postre, supuso la consolidación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos de España. Una generación protagonista de las grandes obras públicas de los años cincuenta y sesenta del siglo XIX, años de verdadero esplendor para nuestra ingeniería de caminos. Aunque Peironcelly no se dedicó sólo a la práctica de esta disciplina, sino también a la enseñanza de la misma, siendo profesor de la Escuela de Ingenieros de Caminos, en la que incluso llegó a ocupar el puesto de director. Por todo lo cual creemos que nos encontramos ante uno de los más significativos ingenieros de caminos de la época. ♦

Referencias:

Fuente archivística

- Archivo del Ministerio de Fomento, legajo 6503.

Bibliografía

- ALDABALDETRECU, ROQUE (1996): *Municipio de Deba. Aspectos históricos en base a sus documentos (1294-1894)*, Ayuntamiento de Deba, Deba.
- ASTIAZARAIN, M^o ISABEL (1998): *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- BASURTO FERRO, NIEVES (1990): "Los ensanches y la arquitectura de una burguesía emergente", en González Cembellín, J. M. y Ortega, A. R. (eds.): *Bilbao, arte e historia*, v. II, Diputación Foral de Vizcaya, Bilbao.
- CIRQUIAIN-GAIZTARRO, M. (1951): *Los puertos marítimos vascongados*, Biblioteca Vascongada de los Amigos del País, San Sebastián.
- ESARTE, PEDRO (1982): *El ferrocarril europeo de Navarra*, Pamplona.

- GARCÍA VENERO, MAXIMIANO (1948): "Historia anecdótica del ferrocarril en España", en *Cien años de ferrocarril en España*, vol.I, Comisión Oficial para la conmemoración del primer centenario del ferrocarril en España, Madrid.
- GONZÁLEZ ENCISO, AGUSTÍN (2002): *La carretera de Endarlaza. Sus orígenes*, documento inédito, Pamplona.
- IZAGUIRRE, RICARDO (1933): *Estudios acerca de la bahía de San Sebastián*, Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, Pasajes de San Pedro.
- LARRINAGA, CARLOS (2002): *Entre Irún y los Alduides. El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX*, Casino de Irún, Irún.
- (2004): *Peironcelly, San Sebastián y el ferrocarril de los Alduides a mediados del siglo XIX*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- MARTÍN RAMOS, ÁNGEL (1993): *La construcción de Tolosa*, Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, Bilbao.
- MARTINENA, JUAN JOSÉ (1977): *Ferrocarril de Alduides. Historia de un proyecto*, Diputación Foral de Navarra, Pamplona.

- PEIRONCELY, MANUEL (1871): *Estracto de la memoria que acompaña al proyecto de las obras que deben ejecutarse en el puerto de Pasajes*, Imprenta de la Provincia, Tolosa.
- PUERTA, NATIVIDAD DE LA (1994): *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya (1857-1913)*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao.
- RODA, PALOMA DE Y LENIZ, JOKIN (2002): *Faros de Gipuzkoa*, Scriptum, Madrid.
- RODRÍGUEZ RANZ, JOSÉ ANTONIO et alii (2003): *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa, 3/ 1833-1937*, Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián.
- SÁNCHEZ TERRY, MIGUEL ÁNGEL (1987): *Faros españoles del Océano*, Ministerio de Fomento, Madrid.
- SÁENZ RIDRUEJO, FERNANDO (1990): *Ingenieros de caminos del siglo XIX*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- WAIS, FRANCISCO (1987, 3^a ed.): *Historia de los ferrocarriles españoles*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.