

**Alberto ANSOLA FERNÁNDEZ y José SIERRA ÁLVAREZ, *Caminos y fábricas de harina en el corredor del Besaya. Historia, geografía y patrimonio*, Santander Consejería de Medio Ambiente de Cantabria/CIMA, 2007, 314 pp.**

Seguramente Cantabria es una de las provincias españolas cuyo pasado industrial ha sido mejor esclarecido y donde la Arqueología Industrial como disciplina goza de mayor salud intelectual. El libro que reseño, cuya publicación me congratula enormemente, constituye la mejor prueba de ello. En él se brinda la historia paralela de las vías de comunicación que han atravesado el corredor del Besaya desde la dominación romana hasta nuestros días y el tipo de especialización productiva que estimuló la elaboración de harinas, ejercicio analítico muy ambicioso que se salda, en mi criterio, con mucha mayor fortuna en lo que se refiere a las cuestiones relacionadas con la historia de las vías de comunicación que en lo que concierne a las de la molinería. En efecto, el relato del titánico empeño de comunicar el puerto de Santander con La Meseta es ejemplar, tanto por lo documentado, como por el tratamiento gráfico y cartográfico. Los autores brindan un estudio de esta necesidad secular de mejora en las comunicaciones entre ambos espacios y de cómo ésta se plasma en un camino, una carretera, un ferrocarril y una autovía.

En los cinco primeros capítulos se estudia la construcción de las mencionadas iniciativas, desde los caminos romanos (cuya discutible existencia no justifica la amplitud del análisis que se le dedica) a nuestros días. Particularmente meritorios son, por lo novedosos, los capítulos dedicados a la construcción del Camino Real desde mediados de la década de 1740 a la de 1790 y, muy señaladamente, al mantenimiento y mejora de la carretera a lo largo del siglo XIX. También ha de ser referido el detalle que ofrecen sobre el tratamiento de la entonces conocida carretera Nacional 611 en los años inmediatos a la guerra civil. Menos interés tiene, por lo conocida, la historia del ferrocarril de Alar a Santander.

Volviendo a la historia del Camino Real del XVIII, los autores señalan con extraordinario detalle las contingencias de su construcción, las dificultades técnicas que hubo que encarar, así como la administración del trazado por parte del Real Consulado. Nada que objetar a un capítulo modélico (como el que le sigue dedicado, insisto, a lo acaecido en el camino desde la aprobación de la Ley Arteta de 1851), salvo que se echa de menos una conexión más explícita de la que se ofrece con la ejecución del Canal de Castilla, en la medida en que una obra no se concibe sin la otra, vínculo soslayado en el texto.

A lo largo de cuatro capítulos y en lo que los autores denominan “entre partes” se describen las condiciones de acarreo y de transporte a lo largo de la carretera (sorprendentemente no se detienen los autores en el estudio del tráfico ferroviario) aunque sólo fechado hasta 1931, por lo que no guarda estrictamente congruencia cronológica y temática con la primera parte. Merece la pena destacar la aportación de los autores en lo que hace a la dotación técnica de los medios de transporte empleados. Ahora bien, la importancia económica de la arriería en el XVIII (bien estudiada ya por Rafael Domínguez) está subestimada, en parte por la mala calidad de la fuente empleada (El Catastro de Ensenada de la provincia de Toro, a la que pertenecían Reinosa y su entorno). Una mera consulta al Catastro de la vecina provincia de Palencia (como es sabido, uno de los mejor elaborados) desvelarían trasiegos (desde piedras de molino a sal, con retornos en embutidos salmantinos) muchísimo más ricos que los descritos. Entiendo también que las condiciones de transporte de las harinas antes de la culminación plena de las obras del ferrocarril se practicaron de manera mucho más organizada en términos empresariales de lo que los autores describen. Ciertamente es que su texto desvela la existencia de empresas de postas y arriería desconocidas hasta la fecha, pero la proyección mercantil de la mayor de ellas, la de Juan González Agüeros (no Agüera) está infravalorada; y lo que es más importante, el intento de la Compañía del Canal de explotar una gran empresa de transporte de efectos por carretera “a la inglesa” ni siquiera aparece citado. Es obvio que éste es un capítulo de tránsito (casi metido con calzador) sin muchas pretensiones, pero no excusa un ejercicio de documentación algo más amplio.

La tercera parte está dedicada propiamente a la elaboración de harinas. Lamentablemente, está precedido de un capítulo absolutamente prescindible sobre el cambio técnico en el sector. No admite paliativos ni actitudes condescendientes. A consecuencia de carencias de documentación bibliográfica inexcusables (los autores llegan a confesar, impotentes, no haber localizado un capítulo publicado en... ¡Alianza Editorial!), incurren en errores de bulto, como identificar la molienda americana (prácticamente desconocida en España) con la inglesa (introducida en 1828). Otras omisiones les llevan a divagar en torno a si se empleaban o no muelas francesas (¡pues claro! Operaba un taller de montaje en Santander perfectamente documentado) y especulaciones tecnológicas salpicadas de epítetos y poca (o más bien nula) concreción. Con franqueza, y en mi criterio, alguien interesado en conocer la historia de la tecnología harinera haría bien en olvidar este capítulo. Por el contrario, erraría si prescindiese de la lectura del que le sigue, fruto de un trabajo de documentación y de campo muy valioso que conforma, junto con los capítulos 2 y 3, la mayor aportación del libro, de las 19 de la treintena de fábricas que operaron en el Camino Harinero. Esta parte concluye con un estudio sobre la historia específica de una fábrica, la de Pesquera, tan valiosa como innecesario el epígrafe que le precede sobre las casas de representación en España de las empresas montadoras de cilindros, que ni viene a cuento ni está bien documentado.

A pesar de la decepción que me ha provocado la lectura de los capítulos sobre la historia de la tecnología molinaria, y que no quiero ni debo ocultar, entiendo que esa combinación de estudio histórico, medio ambiental y patrimonial, arropado de un

aparato gráfico excepcional, ha dado como resultado una monografía valiosa y en muchos aspectos novedosa. Ahora bien, un historiador económico (seguramente no un geógrafo, inquieto por otros aspectos) ha de echar de menos un tratamiento estadístico más riguroso (en realidad no hay tal). No hay en la monografía estimaciones de la aportación cántabra a la producción nacional, tamaño de planta, número de muelas o exportaciones de harinas, cuestiones de importancia capital en su argumentación. La omisión de la consulta de la Estadística Administrativa de la Contribución Industrial (y de la propia Matrícula Industrial) no admite disculpa. Tales carencias explican la falta de concreción del texto en materia tecnológica.

JAVIER MORENO LÁZARO