

Bravo Murillo. Algunos datos sobre su pensamiento y su obra

escrito por Aquilino de la Parra | sábado, 27 de junio de 2020

Introducción.

□A principios de 1970 tuve la oportunidad de entrar por vez primera en las oficinas del Canal de Isabel II de la calle Santa Engracia. Aquellos pasillos forrados de corcho con puertas batientes de doble hoja me parecieron síntomas claros de vetustez. Como filósofo que soy intenté conocer algo de su historia y el «espíritu» de la institución. Pude charlar con la plana mayor que entonces dirigía el Canal: José García Augustin, el marqués Emilio López de Berges y de los Santos, Juan Antonio Viguera y algún otro que he olvidado. Di enseguida con el fundador del Canal en 1851: Juan Bravo Murillo. De él, aparte de haber nacido en Fregenal de la Sierra y ser coetáneo y correligionario del también extremeño Donoso Cortés (también de ideología reaccionaria) sabía poco más. Entiendo que no viene mal saber algo más de aquel prócer, del que solo queda una estatua de bronce entregada a la lluvia de excrementos de palomas. No se trata de hacer apologética del personaje, su vida y su obra, recorriendo el camino andado por otros autores. Se trata, por el contrario, de quedarnos solamente con unas pinceladas de un lejano personaje de mediados del siglo XIX, cuya principal obra, el Canal de Isabel II, perdura y ha llegado hasta nosotros. Al paso, también nos interesa conocer algo de la forma de pensar de sus contemporáneos. Podemos comenzar con una sabrosa descripción de Galdós y sus Episodios Nacionales.

Benito Pérez Galdós: «Episodios Nacionales. Narváez». La acción se desarrolla en 1849.

*«Iniciamos la conversación por el tema fácil de los insufribles calores y lo bien que sienta un viajecito a La Granja en esta canicular estación y D. Juan (Bravo Murillo) saca uno de sus tópicos predilectos que es **traer aguas a Madrid**. Asegura que el abastecimiento de tan precioso **elemento de vida** se impone cueste lo que costare, para que la capital de las Españas no sea un pueblo sediento y sucio. A renglón seguido se entabla una interesante porfía sobre la calidad de los cuatro viajes que surten esta capital, y se marcan bandos o partidos, pues si el uno defiende el sabor del Bajo Abroñigal o la Castellana, no falta quien pondera la delgadez del Abroñigal Alto y la Alcubilla. D. Juan, que ha estudiado detenidamente el asunto, nos dice que Madrid se despoblará si continúa bebiendo por la antigua medición de reales, que se dividen en cuartillos y éstos en pajas. La pobreza de aguas de la Corte se evidencia con sólo decir que corren en ella, cuando corren, treinta y tres fuentes, en las cuales hay ochocientos y pico de aguadores que distribuyen en todo el vecindario trescientos treinta y siete reales de líquido potable. Pero D. Juan presentará a las Cortes un proyecto de Ley para traer acá el Lozoya, sacándolo enterito de su lecho y derramándolo por nuestras calles, plazas, paseos y jardines. Oyeron esto los presentes como un cuento de hadas. La pintura que hizo Bravo Murillo de los espléndidos chorros de agua que el proyecto realizado había de verter sobre Madrid cautivó de tal modo al auditorio, que no sólo se nos refrescaban las imaginaciones sino también los cuerpos.»*

Juicio moderno sobre las actuaciones de Bravo Murillo.

Ahora ya podemos ir al pensamiento y la forma de proceder de

Bravo Murillo. Para ello reproduciremos unas notas tomadas de Juan Pro Ruíz (2006): «Bravo Murillo. Política de orden en la España liberal. Editorial Síntesis.» Al final añadiremos algún comentario.

Págs. 52-53.

En fechas tan tempranas como las que Bravo Murillo estuvo al frente del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas –de 1847 a 1849– puso en marcha toda una política del agua, llegando a visitar personalmente algunos parajes del cauce del Tajo en los que pensaba construir embalses. Quizá fuera esa visión previsoras de las obras hidráulicas como materialización de un concepto tecnocrático y conservador del progreso, la que hizo que, al cumplirse el cincuentenario de la traída de aguas a Madrid, en 1902, se le erigiese un monumento en la glorieta de Bilbao, en el momento de auge de consenso regeneracionista hidráulico con el que arrancó el reinado personal de Alfonso XIII.

Para el desarrollo de las obras, tanto ferroviarias como hidráulicas o de otro tipo, Bravo Murillo empezó a recurrir a un personal cualificado y que hasta entonces había tenido poco protagonismo en el despliegue de la Administración Pública española: los ingenieros. Con sus saberes técnicos los ingenieros proporcionaban a los políticos la base para adoptar decisiones seguras, criterio tecnocrático que siempre estuvo presente en su ideario administrativo y conservador. Por ejemplo, para empezar a planificar la red ferroviaria española, tomó como punto de partida un informe de 2 de noviembre de 1844, elaborado por los ingenieros de caminos Juan Subercase, Calixto Santa Cruz y José Subercase (Bullón de Mendoza, A. (1950): Bravo Murillo y su significación en la política española. Págs. 119-145. Estudios históricos, Madrid, ed. del autor).

Partidario de que fueran los técnicos los que tomaran decisiones políticas, fue un rasgo más propio de visionarios

progresistas que de conservadores apegados a la tradición. Incluso pensadores como el francés Henri de Saint-Simon, habitualmente clasificado como un «socialista utópico», no perseguían, en el fondo, sino este ideal de la Sociedad meritocrática y Estado tecnocrático, cuyo verdadero profeta sería el ingeniero.

Las obras públicas, que constituyen un asunto predilecto de Bravo Murillo durante su paso por el gobierno, se insertaban en una concepción del Estado como instrumento para controlar y modificar la realidad del país. Estado que no podía alcanzar esa capacidad de intervención si no se materializaba desplegando una Administración Pública eficaz, nutrida y bien organizada. En España, el desarrollo del Estado en la Edad Contemporánea ha sido sobre todo administración y Bravo Murillo estuvo entre los impulsores de aquel Estado fundido con una Administración fuerte. Era una cierta idea de la modernidad basada en la racionalidad burocrática que miraba hacia la Francia bonapartista como modelo de Estado denso, capaz de unificar el territorio y dotar a sus habitantes de una identidad común; esto era para los moderados hacer nación: primero, hacer administración.

Pág. 105.

Una visión del progreso heredada, como tantas otras cosas, del despotismo ilustrado, que también había propiciado un primer auge de este tipo de construcciones; y se adelantaba en medio siglo al consenso hidráulico del regeneracionismo de finales del siglo XIX y de la primera mitad del siglo XX (Bullón, 1950: 149-151).

(...) hay que destacar uno de los logros más sobresalientes de aquel mandato y de toda la política ministerial de Bravo Murillo: la creación del Canal de Isabel II y el inicio de las obras para abastecer de agua a Madrid.

La labor de Bravo Murillo fue decisiva para vencer aquel

problema, empleando una mezcla de eficacia administrativa, voluntad política y apelación a la técnica moderna, que constituiría la marca personal del Ministro en todas sus actuaciones posteriores. Lo primero que hizo fue estudiar concienzudamente los diversos proyectos de traída de aguas a Madrid que venían haciéndose.

Pág. 154.

... resaltó la necesidad de hacer una Administración apolítica y profesional (...) que llevaría aparejada evitar la selección arbitraria de personal al servicio del Estado con criterios partidistas (...) en detrimento de la continuidad y de la profesionalidad del trabajo (...) dar más relevancia a la formación y a la capacidad que a la fiabilidad política en la selección de servidores del Estado. En definitiva, todo el énfasis que ponía en hablar de la Administración como ámbito propio de la racionalización, la modernidad y el progreso (...) En resumen de cuentas, el ideario político de Bravo Murillo se podía sintetizar en «administración y ferrocarriles» que compartía con otros muchos políticos de mediados del siglo XIX impregnados del espíritu del positivismo. Este ideario, trasunto concreto del abstracto «orden y progreso» de Comte se extendió como un reguero de pólvora por toda Europa del sur e Iberoamérica en torno a 1843, presentándose como la alternativa constructiva a la revolución y sus utopías.

Pág. 179.

...se centró en dos tipos de obra en las que adoptaría sus medidas más destacadas: por un lado, el desarrollo de redes de transporte que hicieran realidad la unidad nacional, tanto en el plano político como económico; y por otro, las obras hidráulicas, a las que atribuía una importancia especial para sacar de su atraso a un país agrícola, pobre y seco como España.

En materia de transportes, la estrella fueron los

ferrocarriles, porque significaban la opción por la novedad tecnológica del momento, de la que tanto se esperaba.

Pág. 191.

El ferrocarril tenía por entonces muchos adversarios. pero era aplaudido por los progresistas de toda ideología como vector y símbolo de la modernidad.

Págs. 184-185.

El otro tipo de obras por las que mostró interés Bravo Murillo en su etapa al frente del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, además de los ferrocarriles, fueron los relacionados con el agua (...) Recuperó el proyecto de construcción del canal de navegación entre Sevilla y Lora del Río (...) pero el grueso de su interés por la política hidráulica estaba relacionado con el fomento de la agricultura (...) intuición perspicaz de un político que comprendía hasta qué punto el atraso de España en todos los terrenos tenía que ver con el estrangulamiento causado por una agricultura de bajos rendimientos.

Desde su Ministerio pidió informe a los Jefes Políticos y a las Juntas de Agricultura sobre las obras de regadío que podían emprenderse en cada una de las provincias (Real Orden de 8 de junio de 1848); nombró comisiones científicas que recorrieran ciertos ríos buscando lugares apropiados para construir pantanos u otras obras con destino al riego; proyectó embalses para regadío en el Tajo (Estremera) y en el Jarama (Arganda): concedió ventajas a las compañías constructoras de canales de riego, como la Constructora del Canal del Llobregat; y redujo varios cánones tradicionales por el uso del agua de riego, como el que venía cobrando el Real Patrimonio por la extracción de aguas de los ríos de la antigua Corona de Aragón (Real Decreto de 23 de mayo de 1848).

Conclusión.

Ahora, añado por mi cuenta: una de las frases más repetidas por Bravo fue: «Yo soy absolutista de un absolutismo absoluto». Cerró las Cortes e intentó gobernar por Decreto. Todos los demás partidos se pusieron en contra y la reina lo despidió. Fue desterrado, viviendo en París, donde volvió a reunirse con la reina cuando esta, a su vez, fue desterrada por la revolución de 1868.

Se cuenta que, cuando fue inaugurada la llegada de agua a Madrid en 1858, por medio de una fuente situada frente a la iglesia de Monserrat, en la Calle Ancha de San Bernardo, Bravo Murillo asistió al acto «perdido entre la multitud». *Sic transit gloria mundi*. La escena es muy conmovedora, pero al parecer no es verídica, pues don Juan se encontraba en esas fechas en París.