
EL PAÍS

SOCIEDAD

DESAYUNO CON... MANUEL SILVA »

“En el XIX ya había bodegas de diseño en acero”

El académico dirige una enciclopedia sobre ingeniería, que supera las 6.000 páginas

ELISA SILIÓ | Madrid | 9 MAR 2014 - 21:25 CET

Archivado en: [Inventos](#) [Ingenieros](#) [Leonardo Torres Quevedo](#) [Enciclopedias](#) [Diseño industrial](#) [Ingeniería](#) [Obras referencia](#) [Libros](#) [Hostelería](#) [Investigación científica](#)
[Gente](#) [Turismo](#) [Ciencia](#) [Sociedad](#) [Cultura](#) [Industria](#)

“El otro día un padre contaba que su hijo creía que las vacas cagaban los *tetrabricks*. Entonces te preguntas: hay algo que estamos haciendo mal si el conocimiento no se transmite”, reflexiona el académico de ingeniería Manuel Silva. Por ese motivo desde hace algo más de una década este catedrático de la Universidad de Zaragoza está al frente de una ambiciosa enciclopedia, *Técnica e ingeniería en España*, que tiene ya más de 6.000 páginas y supera los 125 autores.

Silva viajó a Madrid para presentar el séptimo tomo y en la capital tuvo lugar esta entrevista. Recuerda el ingeniero industrial que ya en los ochenta protagonizó la contra de este diario cuando montó la primera feria de robótica en España. Y se lamenta de que los ingenieros no hayan sido “capaces de hacer propaganda de la técnica como han hecho los científicos con la ciencia”.

Nacido en Sevilla, es un conversador nato y apasionado por miles de cosas. Piensa, a veces,



Manuel Silva Suárez, catedrático de Ingeniería de la Universidad de Zaragoza. / BERNARDO PÉREZ

que quizá demasiadas. “He expuesto mis fotografías, colecciono más de 300 nacimientos —he hecho hasta un libro—, me interesa el mundo del arte y la economía...”, sostiene. Una versatilidad que plasma en la enciclopedia. En vez de centrarse en los inventos y sus inventores, relata sus vínculos con el concepto de modernidad y de progreso que se tenía, los movimientos filosóficos, las patentes o la pintura. “Por ejemplo, cómo cambia el estilo de escritura. El del XVIII es muy pomposo con tintes eruditos y en el XIX es práctico y preciso”.

El grupo de filósofos, sociólogos, economistas o historiadores andan ya inmersos en el primero de los cuatro tomos del siglo XX y se pararán en los setenta, cuando las escuelas de ingeniería dejan de depender de los ministerios. “En la inauguración del primer curso que estaba en la escuela, en 1968, esperaba ver a unos catedráticos vestidos de obispos y me los encontré uniformados como de banda de música. La escuela pertenecía al Ministerio de Industria”, rememora su sorpresa.

Su curiosidad por estos uniformes le llevó a rescatar el de principios del XX en un maniquí para la Escuela de Ingenieros Industriales que dirigió y a escribir un libro sobre los trajes de ingenieros: “Puse caras de colegas a los bocetos de los trajes y hubo mucho cachondeo”. Se ríe a carcajadas.

Le enfada que a cualquier cosa se le llame innovación y quiere homenajear a todos los ingenieros españoles que vieron triunfar sus proyectos fuera. “En el XIX se hacían las cosas a impulsos y era un desastre. Un puente sin carretera o una de ocho

carriles que terminaba en pocos kilómetros, con la que se quería aparentar delante del rey...". Y lo que se hizo bien se desconoce. Como la empresa Portilla & White, en Sevilla, que llegó a tener 600 empleados. "Hacían motores para barcos y construcciones industriales, como la Real Bodega de la Concha de Acero. ¡Porque ya había bodegas de diseño en el siglo XIX! Los andaluces dicen que es de Eiffel y no de una empresa andaluza". Por no hablar de Lucio del Valle, que diseñó un faro metálico récord del mundo de altura durante 70 años, que se construyó en Reino Unido; Fernando Villamil, creador de un torpedero rápido de gran capacidad al que llamó destructor (nombre genérico que conserva); Pérez Santano, un telegrafista que hace un sistema de morse dúplex o Leonardo Torres Quevedo, inventor en Guadalajara del dirigible autodirigido más utilizado por los aliados en la I Guerra Mundial. "Es muy doloroso".