

RESEÑAS

LARRINAGA, Carlos: Diputaciones Provinciales e Infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo XX (1900-1936). El caso guipuzcoano (puertos, ferrocarriles y carreteras). Bilbao, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibersitatea, Argiltapen Zerbitzua=Servicio Editorial, D.L., 2013

Al reseñar una nueva obra del doctor Carlos Larrínaga debo resaltar, de entrada, que nos encontramos con lo que parece, a primera vista, la entrega final de un largo proceso de investigación que el autor viene dedicando a la Diputación Foral de Guipúzcoa y con ella colmar un vacío en el estudio de la misma institución en el primer tercio del siglo XX, como reza en su título.

Si en su trabajo anterior el autor nos había ofrecido una visión más amplia, *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa: autonomía administrativa y modernización económica durante la Restauración (1875-1902)*, ahora nos precisa un poco más el objetivo que persigue, ya que con el subtítulo nos lo ajusta: “El caso guipuzcoano (puertos, ferrocarriles y carreteras)”, aunque nos sigue remitiendo al papel jugado por la Diputación –hablando con propiedad histórica– Provincial de Guipúzcoa en la modernización o el desarrollo económico de la provincia. Ningún lector medianamente avisado podrá cuestionar el interés de este tipo de estudios para buscar paralelismos con retos de plena y dolorosa actualidad, pero dejo las inquietudes presentes para volver al tema central de la obra que tenemos entre manos.

Para llevar a cabo su cometido, como suele ser marca de la casa, el trabajo presentado por Larrínaga se apoya en una sólida documentación (aunque no me he molestado en llevar una contabilidad aparte, no creo que falte o que el autor haya dejado de lado ninguno de los *Registros de las sesiones*

celebradas por la Excm. Diputación Provincial de Guipúzcoa que cubren el período estudiado), contrastando los retos e inquietudes que aquí se recogen con los fondos depositados en el Archivo General de Guipúzcoa, sito en Tolosa, y rematados con los fondos del Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares. A este sólido andamiaje documental le refuerza y sostiene una generosa bibliografía. He dicho que todo este utillaje es marca de la casa, signo de un buen hacer historiográfico, como el autor nos lo viene demostrando en sus trabajos sobre San Sebastián durante la Restauración, la Liga Cantábrica y el comercio del norte de España, el citado un poco más arriba sobre la Diputación, su estudio sobre el ingeniero de caminos Manuel Peironcely y un generoso etcétera, que también avalan la presente obra.

Entrando en materia, el profesor Larrínaga nos presenta, y será una constante a lo largo de la obra, el marco político que, en este caso, precede y configura el papel de la Diputación guipuzcoana en el período estudiado: arranca con la abolición foral y sus raíces, desde el decreto de 29 de octubre de 1841 –traslado de las aduanas como referente emblemático–, la ley de 21 de julio de 1876 y el Real Decreto de 28 de febrero de 1878, que suponen la defunción del sistema foral y la herencia del régimen de Concerto Económico, que supuso, por una parte, una mengua de la capacidad normativa de las Provincias Vasvas, en palabras del autor, pero, por otra, incrementó su volumen de negocio y, al amparo del mismo, les permitió fomentar las actividades productivas, y ello se tradujo en una repercusión muy positiva para su desarrollo económico y su modernización, con especial relevancia en Vizcaya y en Guipúzcoa.

Aquí juega un papel de primera magnitud la política de las Diputaciones vasvas por impulsar las comunicaciones, vistas como un instrumento básico para el desarrollo económico. De acuerdo con esta premisa, las inversiones de la Diputación guipuzcoana para la creación y mantenimiento de una buena red de carreteras, para dar el impulso definitivo al ferrocarril –empezando por la línea del Norte– y para promover la recuperación y reforma del puerto de Pasajes, la tríada a la que el autor hace referencia en el subtítulo de la presente obra. Corrobora cuanto vengo señalando el estudio comparativo con algunas diputaciones provinciales, como son León, Ciudad Real, Soria, etc. y el manejo de otros índices como el ingreso (o gasto) por habitante.

Sigue, con buena lógica, el autor remitiéndonos a este escenario favorecido el de la progresiva industrialización y sus efectos en la población y

su creciente urbanización, con las particularidades propias de los diferentes territorios. Completa, en este primer capítulo, su visión introductoria y el encuadre del impacto del régimen de conciertos económicos en las infraestructuras en un estudio comparativo de las tres provincias vascas, sacando al escenario la actuación de las Diputaciones vizcaína y alavesa, allí donde la comparación es posible: infraestructuras portuarias con el papel del puerto de Bilbao y su estrecha vinculación a la Junta de Obras, fórmula que no se aplica al puerto de Pasajes, concedido por 90 años a la Diputación de Guipúzcoa, que afrontó el reto a través de la “Sociedad de Fomento del Puerto de Pasages”, pero garantizando el 5% a las acciones y el 6% a las obligaciones –además de una suma anual destinada a la amortización de estas últimas–, aval provincial que garantizaba la atracción de los futuros inversionistas y muy bien recibido por los interesados (burguesía comercial e industrial guipuzcoana). La Sociedad de Fomento acometió las obras de mejora –a pesar de los avatares políticos (guerra)- y duplicó el tonelaje del tráfico, hasta su autodisolución en 1884.

El segundo renglón de la comparativa afecta a las carreteras, arrancando el profesor Larrínaga con unos antecedentes que hunden sus raíces en pleno siglo XVIII y que recogen las tensiones y las divergencias por las apuestas concretas vizcaínas (o con mayor precisión bilbaínas), bien suscitando los recelos de vizcaínos y alaveses, bien buscando una progresiva centralización en manos de la propia Diputación vizcaína. En este apartado dominan las similitudes de los comportamientos de las instituciones vizcaína y guipuzcoana, mientras que la Diputación de Álava jugará un papel distinto, al asumir de forma directa la Provincia todo lo relacionado con el ramo de caminos. Todo ello se traduce en un importante desembolso económico que continuará después de los Conciertos Económicos.

La tercera variable es la de los ferrocarriles, con el doble prisma de la vía ancha y la vía estrecha. En este apartado, Carlos Larrínaga, amén de recordarnos los antecedentes, se fija en el papel de las Diputaciones como propulsoras de las iniciativas de, nunca mejor dicho, “subirse al tren”, sacando a colación las iniciativas pioneras de la Diputación de Vizcaya, en particular la llamada “concesión vascongada” –alterada por la definitiva configuración de la línea Madrid-Vitoria-Irún por San Sebastián–, y el ferrocarril de Triano, construido y explotado por la propia Diputación. En los ferrocarriles de vía estrecha, el autor, al compás de una somera historia de las líneas vizcaínas, subraya el papel de las Diputaciones vascas, vía subvenciones reintegrables en el caso vizcaíno; subvención, también, en el fallido ferrocarril

Vasco-navarro¹ y, a raíz de esta misma línea férrea, la política, con sus modificaciones, seguida por la diputación guipuzcoana, que se plasma en las “Bases generales...” de 1891, en las que apuesta por la suscripción de acciones y la exigencia de un representante en la Consejo de Administración de la compañía solicitante del apoyo.

En la segunda parte y, a partir del capítulo 2, el autor se centra plenamente en las infraestructuras guipuzcoanas, arrancando con las portuarias, centrando la cuestión en el puerto de Pasajes y el protagonismo de la Sociedad General y la importancia del capital francés, implicando a Eugenio Péreire², una vez disuelta la Sociedad de Fomento, cuando había que acometer la segunda fase de las obras según el anteproyecto de 1866. Asistimos a una situación ambivalente que ya está presente en la autodisolución de la Sociedad de Fomento, el errático comportamiento del capital guipuzcoano, el control del capital –un capital garantizado una vez más por el aval de la Diputación– por parte de los financieros franceses y las desavenencias entre la Sociedad General y la Diputación, que arranca con la duplicidad accionarial, el desglose de la gestión entre Servicio de Explotación y Servicio Técnico, fuente inmediata, a su vez, de discrepancias por el incumplimiento en los calendarios de obras, la judicialización de estas discrepancias, la suspensión de las obras o la caducidad de la subrogación. Todo lo cual se traduce en una demora de las obras hasta que, en 1901, la Diputación vuelve a garantizar el capital necesario, ahora con la rebaja de un punto en los tipos de interés, tanto de las nuevas como de las viejas obligaciones hipotecarias, consiguiendo así que se reanudasen las obras para que, finalmente, después de 17 años, en 1906 quedaran terminados, al menos, los trabajos de la segunda fase. A partir de ese momento el menor ritmo inversor volverá a ser fuente de conflictos entre la Sociedad General, la Diputación y los usuarios.

En esta dilación también cuenta el papel jugado por la propia Diputación, con una presencia notable en el Consejo y, por tanto, con su cuota de responsabilidad en la buena o mala marcha del puerto, aunque nunca

(1) Cuando hablo de “fallido” me estoy refiriendo a los 50 años que transcurren entre la concesión y la construcción final del mismo, la incautación estatal provisional y definitiva, y, como nos recuerda el autor, las largas discusiones por el tendido originario con rechazo de los pueblos alaveses afectados por una competencia de tierras navarras,...

(2) Es de sobra conocida la estrecha relación entre Guipúzcoa, los Péreire y la Compañía del Norte, con una notable presencia en el propio puerto (estación ferroviaria). No olvidemos que el autor ya nos había presentado las diferentes posturas ante la conexión con Francia, por Irún para los Péreire; por los Alduides para los Rothschild o por Canfranc-Somport, desde su posición en M.Z.A.

fue blanco de las críticas vertidas en esa dirección, lo que suscita las interrogantes del autor que nos presenta a responsables de la Institución, interesados en la buena marcha del puerto, tanto por su condición política como por sus propios intereses económicos. Una parte de esta marcha errática puede justificarse por la aparición en el horizonte, aunque imagino que no de una manera súbita, de 1910 de la reversión del puerto de Pasajes al Estado, que se puede comprender a la luz de la siguiente evolución: en la primera etapa, 1870-1884, la de la Sociedad de Fomento, la inversión total había ascendido a unos 3,4 millones; en la segunda, 1884-1893, ya con la Sociedad General, a 7,2 millones —“edad de oro”—; la tercera, 1893-1902, arroja un máximo de 0,5 millones y la cuarta, 1902-1913, 1,3 millones. Con este panorama, en 1914, se evalúa el coste de reversión en 12,1 millones, pero el tema se enreda con tribunales y coyunturas y se pospone hasta los años 20, dentro de un nuevo marco jurídico-político.

El segundo escenario que nos presenta Carlos Larrínaga se centra en los ferrocarriles de vía estrecha, previa rápida presentación de la línea de Norte y su impacto en la provincia. Pero, de acuerdo con la legislación de la época y las iniciativas privadas, el protagonismo absoluto le corresponde a la vía estrecha. Después de marcar las estrategias que iba a seguir la Diputación, el autor nos hace una presentación de cada una de las líneas, a saber: el gran eje Elgoibar a San Sebastián y la frontera francesa, que ya enlazaba con Bilbao; el ferrocarril de Irún a Elizondo; el ferrocarril de Plazaola; el ferrocarril Anglo-vasco-navarro y el ferrocarril de Urola, junto con algunos proyectos o políticas a desarrollar. Al tiempo que nos dibuja, a grandes trazos, las diferencias realidades ferroviarias, Larrínaga despliega las apuestas de la Diputación por la suscripción de las acciones en las líneas que interesan a la provincia (caso de la línea Elgoibar a San Sebastián y prolongación hasta la frontera francesa); la negativa al Ferrocarril de Irún a Elizondo (marginal para Guipúzcoa); la subvención al Plazaola, pese a no ajustarse plenamente a las Bases de 1891; las idas y venidas en torno al Vasco-navarro, incluyendo en las mismas la proposición de que su finalización la llevaran a cabo las diputaciones afectadas (Álava, Guipúzcoa y Navarra), que terminarán con el apoyo de la Diputación mediante la fórmula de anticipos reintegrables.

En esta misma dinámica de un largo proceso de gestación entre los primeros proyectos y la concreción en una línea férrea real, a la que la Diputación va a apoyar, según las circunstancias cambiantes, al nuevo ferrocarril del Urola, en donde destacan una primera propuesta de provincialización del tendido férreo, recuperando una iniciativa, tampoco consumada, surgida en el seno de la Diputación de Vizcaya y una lectura del sector como

un servicio público, hasta una implicación mucho más directa en el mismo, como señalaré, siguiendo al autor, un poco más adelante.

Cierra este capítulo la atención prestada a las carreteras, en donde la brillante historia precedente parece minimizar la preocupación de la Institución provincial, centrada en los caminos vecinales; pero si a esta labor le sumamos la de mejora y mantenimiento de las vías de comunicación ya existentes, nos encontramos con una posición privilegiada de Guipúzcoa –50% más respecto al conjunto nacional de metro de carretera por habitante– al precio de una inversión media del 20% del presupuesto provincial entre 1917 y 1923.

El tercer capítulo está dedicado a los años de la Dictadura de Primo de Rivera, arrancando, como es habitual, con una larga exposición de la actuación política del “primer régimen auténticamente pretoriano”, para situar al lector en las nuevas coordenadas históricas, con los planes de reformas administrativas y sus secuelas en la Institución. También nos presenta el contexto económico de esos años, en el que se van a desenvolver los mismos actores. En primer lugar, el puerto de Pasajes, en el que se viene arrastrando la idea de la reversión del mismo al Estado, en medio de un deplorable estado del mismo, fuente de quejas constantes que refuerza la opción de la Diputación por la solución apuntada y a la que se sumaron las asociaciones de afectados, que vieron en la política expansiva de obras públicas, auspiciada por los nuevos poderes, una oportunidad para lograr que el puerto pasara a manos públicas, proceso que culminará con el Real Decreto de reversión anticipada del puerto, pasando a depender de una Junta de Obras, con lo que se encaminó la solución del problema, aunque no todo lo que relucía era oro, ya que la Diputación seguirá prestando su colaboración y aval.

Si en este apartado podemos hablar de una continuidad en los objetivos diseñados y, en cierta medida también aplicable al ferrocarril, aquí hay un salto cualitativo, ya que la Diputación guipuzcoana toma la iniciativa y lleva a cabo la construcción del ferrocarril del Urola, acomodándose, en su construcción, a las nuevas tecnologías, que diríamos hoy, al apostar por la tracción eléctrica³, sin escatimar medios ni esfuerzos en la construcción del mismo, apoyándose financieramente en la Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, dotando de este moderno medio de comunicación al único valle guipuzcoano que carecía del mismo. Con ello se rompe la tradicional política, barajándose las ideas ya apuntadas de la provincialización y del servicio

(3) Una magnífica lección de esta realidad se puede ver en el actual Museo Vasco del Ferrocarril, sito, en parte, en los propios talleres, máxime si uno tiene la oportunidad de que su guía sea su actual responsable, Juanjo Olaizola.

público. En el tercer invitado, las carreteras, y contando con la buena posición de la que se partía, la Diputación se vuelca en la mejora y conservación de la tupida red de carreteras existente, manteniéndola como una prioridad política y presupuestaria de primer orden, respondiendo también a las crecientes exigencias de un material rodante en progresión.

El capítulo cuarto está dedicado a la Segunda República y, antes de las conclusiones finales, cierra este trabajo. Después de las páginas dedicadas a los nuevos avatares políticos y a la crisis económica imperante, con su impacto en las inversiones. Por ejemplo, en el Puerto de Pasajes, frente a los sólidos estudios del nuevo director, Javier Marquina, y a las exigencias de los usuarios, insistiendo en la necesidad urgente de las obras y reclamando el compromiso de todos los implicados en la mejora del mismo, con las desavenencias y tirantezas entre los mismos, las inversiones del Estado —con ser importantes y corregir la situación heredada, dotando a Guipúzcoa del puerto industrial que necesitaba y un importantísimo puerto pesquero— se quedaron muy lejos de las necesidades reales: en número redondos, un 25% de los costos totales estimados.

En el ramo de ferrocarriles, la Diputación se implicó en la electrificación de la línea Vitoria a Mecolalde, mediante los anticipos reintegrables, opción derivada de la cooperación institucional entre Álava y Guipúzcoa, y, aunque la misma no se consumó hasta 1938, con ella se cerraba la electrificación de la línea del Vasco-navarro, que contaba con esta tracción desde 1927, en su sección de Vitoria a Estella. Un segundo frente, no llevado a cabo, pero que también recoge herencias del pasado, es el proyecto, promovido en 1934, de unificación de los ferrocarriles y los transportes en las provincias vasco-navarras. Por último, una escueta referencia a las carreteras, en donde a la tónica dominante de fomentar el desarrollo se le suma el objetivo social de hacer frente a la fuerte crisis económica por la que atravesaba la provincia en esos años, como un instrumento para paliar el paro y con ello aliviar la mala situación social que afectaba a Guipúzcoa; de ahí ese 63% de la red de caminos erigido en la década de los treinta.

Con ello, creo que está suficientemente probado que estamos ante una obra de gran contenido histórico, en donde los registros elegidos están sólidamente trabados y a través de los cuales se manifiesta la absoluta implicación y la importantísima tarea desarrollada por la Diputación guipuzcoana. Estimo que sobra una nueva reiteración en la consistencia, seriedad y rigor que a lo largo de la misma, como no era menos de esperar, pone de manifiesto en su quehacer histórico el profesor Larrínaga.

Podríamos pensar que con este trabajo el autor cierra una larga etapa dedicada al estudio de la Diputación, pero tengo la sospecha de que alguno de los puntos oscuros que denuncia en la introducción le estarán rondando y que no tardará en ofrecernos algunas respuestas con la misma seriedad, constancia y valor que la ofrecida en la presente obra.

En estos momentos en los que aún resuenan los ecos de las discrepancias en las políticas económicas y en las políticas presupuestarias, tanto en los niveles nacionales, autonómicos, provinciales y municipales, con las obsesiones actuales bien de reducir los déficits o las deudas, bien de mantener políticas de prestación social, y el largo etcétera que cada uno podemos tener en mente, la lectura de un trabajo que evoca, con rigor, una apuesta por las infraestructuras como palanca y motor del crecimiento económico puede ser una magnífica lección.

Ángel Ormaechea
Universidad de Deusto

GORROTXATEGI GORROTXATEGI, Pedro. Primer y último Premio Pío Baroja de Novela. San Sebastián 1961 (50 aniversario). *Donostia-San Sebastián. Edita Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País.* 2012. 167 p.; 21 cm. - ISBN: 978-84-935032-4-6

La Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País ha publicado recientemente un curioso y muy interesante trabajo del Doctor D. Pedro Gorrotxategi Gorrotxategi, distinguido pediatra e historiador médico donostiarra, sobre la primera y única edición del Premio Pío Baroja de Novela. Esta efeméride tuvo lugar en 1961 en la bellísima capital vasca, fruto de la inquietud y el interés cultural de un notable grupo de intelectuales de la ciudad.

Muchas son las virtudes de este libro. Conciso, apenas centenar y medio de páginas que se leen con interés de un tirón, más dolido que apasionado y lleno de objetividad por la bonhomía intelectual de quien escribe. El autor narra, con prosa clara y llana, el ambiente de los años 60 y las vicisitudes de una gran ocasión perdida para la cultura vasca en general y donostiarra en particular, la de honrar la memoria de un vasco y español universal como fue el Dr. D. Pío Baroja y Nessi.

No por muy conocida la figura del médico y, sobre todo, novelista integral que fue D. Pío, deja de tener interés una aproximación a su figura a través de un Premio que se frustró, no tanto por las peculiaridades políticas de la época, que también, sino por la incapacidad secular, que parecemos tener en esta piel de toro, de acometer con justicia la adjudicación de méritos, ya sea académicos, culturales o de otra índole.

No es extraña a la personalidad médica del autor la realización de este trabajo por cuanto, médico era quién daba nombre al Premio y médicos el ilustre Psiquiatra Luis Martín-Santos (1924-1964) y el protagonista de su obra capital no premiada y, sin embargo, luego muchas veces reeditada, *Tiempo de silencio* a la que, como demuestra palmariamente el Doctor Gorrotxategi, le fue negado el éxito en este caso por motivos ajenos a sus muchos méritos.

No obstante a poco puede conducirnos hoy la mera suposición, el estudio de lo que Laín Entralgo llamaba, unamunianamente, el *ex futuro*, lo que pudo haber sido y no fue.

A pesar de las connotaciones políticas claras de Martín-Santos y su obra, el trato imparcial que el autor da al tema deja al lector con la sensación de que más que el, indudablemente influyente, trasfondo político fue el caciquismo, la ambición personal y el centralismo de dos miembros del jurado la que privó a Martín Santos del merecido premio.

El Dr. Gorrotxategi parte de esta hipótesis de trabajo y la confirma plenamente con una labor de investigación nada fácil, por cuanto algunos protagonistas del suceso ya habían desaparecido a cincuenta años de ocurrir y otros no le dieron toda la información que podrían.

No es este el sitio donde glosar las muchas virtudes de *Tiempo de Silencio*, considerada unánimemente como una de las mejores novelas del siglo XX, que inaugura una nueva era de la novelística en lengua española, sino para agradecer al doctor Gorrotxategi su meritoria labor de investigación sobre hechos, quizás demasiado recientes, como para que no nos hagan experimentar el dolor permanente de las dos Españas que nos hace compartir con el Prof. Sánchez Granjel el deseo de no escribir sobre el período de tiempo de nuestra trayectoria vital, deseo que hemos contravenido hoy, en honor de la amistad y de un libro de enorme solvencia y honradez intelectual como es el de D. Pedro Gorrotxategi.

Fernando Ponte Hernando
Doctor en Medicina y en Historia de la Ciencia