

RESEÑAS

LARRINAGA, Carlos, "El Ingeniero de Caminos Manuel Peironcely (1818-1884). Modernización y obra pública en la España del siglo XIX". – Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco (Bilbao, 2007) 263 pp. ISBN: 978-84-380-0355-8.

La sólida formación histórica del autor, Carlos Larrínaga, nos ofrece en esta obra una nueva muestra de su depurado quehacer historiográfico. Formado en la Universidad de Deusto (Campus de San Sebastián), y profesor durante varios años en el Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU), desarrolla hoy su actividad docente en su homóloga de la Universidad de Granada, si bien mantiene una estrecha relación personal e intelectual con su tierra de origen.

La obra se que circunscribe en su campo de actuación: la Historia Económica, y especialmente la Historia del siglo XIX, el siglo en el que se asentaron las bases de la modernización de España.

A través de un personaje, el Ingeniero de Caminos Manuel Peironcely Maroto, nacido en Madrid el 31 de diciembre de 1818, el autor nos adentra en el proceso de cambios que sufre España en general, y las Provincias Vascongadas en particular, en el período central del s. XIX, como consecuencia directa del nacimiento y consolidación de los distintos Cuerpos de Ingenieros (remontándose el de Caminos a 1799, si bien se consolidará a partir de 1833, con la creación de la Dirección General de Caminos), que serán los agentes e impulsores de los grandes cambios que se desarrollarán en el período constitucional de nuestra Historia. Y en todo ese proceso de modernización Manuel Peironcely se situará entre los grandes Ingenieros de Caminos del s. XIX español.

El autor divide su estudio en 14 capítulos, en los primeros de los cuales explica el ambiente socio-económico en el que le tocó vivir, la transformación y modernización a todos los niveles que conoció España a mediados del s. XIX, para pasar después a exponer el desarrollo ferroviario y la vida y actividad del propio Peironcely, pormenorizando en capítulos sucesivos al detalle su vida profesional a través de sus proyectos, tales como las red viaria de Guipúzcoa y, en menor medida, la carretera de Endarlaza, los puertos de San Sebastián, Deva, Bilbao (que aunque no salió adelante, sirvió para los cambios futuros) y Pasajes, el proyecto de canal entre Tolosa y San Sebastián, su actividad en la red de ferrocarriles, en la que se inició como Ingeniero, y especialmente en las líneas del Norte y Noroeste, y en la que unía Ciudad Real con Badajoz, así como su actividad docente en la propia Escuela de Ingenieros de Caminos, a partir de 1865, como profesor de Geometría Descriptiva.

Y es de destacar el gran mérito personal de nuestro biografiado, por cuanto, habiendo procedido de humilde cuna, llegó a tal su esfuerzo y formación que acabó siendo 2º de su promoción en la Escuela, ascendió pronto en el escalafón del Cuerpo, desarrolló algunos de los proyectos emblemáticos de Ingeniería de su época y forjó una saga de Ingenieros que siguieron, en parte, la línea trazada por él.

Pero si en algún lugar de España fue importante su presencia éste fue Guipúzcoa, cuya Diputación le confió la dirección la apertura de nuevas carreteras (Iraeta a Sasiola, Azpeitia a Beasain, Oyarzun a Rentería, Azcoitia a Villarreal, Azcoitia a Vergara, Idiazabal a Cegama, Villafranca a Ataun, Legazpia a Villarreal, Tolosa a Berrobi, Elgoibar a Marquina, Motrico a Ondárroa, e Iraeta a Lasarte, pasando por Aizarnazabal, Zarauz, Orio y Usúrbil hasta empalmar con la carretera de Andoain a San Sebastián en Lasarte, y con un ramal a Guetaria).

Trabajó asimismo en sus principales puertos costeros, siendo especialmente notable su intervención en el proyecto de recuperación y obras de mejora del puerto de Pasajes, al que dedicó Pieroncely la mayor parte del año 1870. Su informe muestra a un hombre con una sólida formación y perfecto conocimiento del puerto y su entorno, manifestando la necesidad de construcción prioritaria de una dársena en la ensenada de La Herrera (discrepando así del anteproyecto de Lafarga, aprobado ya en 1869, que dejaba su construcción para una segunda fase), que se comunicaría con el resto de la bahía mediante un dique. Preocupado por que siguiese prestando mientras el puerto su servicio, proponía Pieroncely se anchase la explanación del ferrocarril de servicio delante de la ribera de Ancho, estableciendo en él un muelle embarcadero de 100 m. de largo y 10 de ancho. De hecho, el 9 de junio de 1871 el Gobierno

autorizó a la Diputación la ejecución de este proyecto y encargó al propio Pieroncely la dirección de las obras.

Pieroncely proyectó asimismo el canal que debía a unir las dos poblaciones más populosas del territorio (Tolosa y San Sebastián), en un momento de claro retroceso en la construcción de los canales en toda Europa, y que, en nuestro caso y siguiendo su parecer, será sustituido por el ferrocarril.

Partidario claro del ferrocarril, con esa visión de futuro que le caracterizó toda su vida, Manuel Pieroncely tomó parte activa en la controversia por la construcción de la línea del Norte (para enlazar España con Europa), que se hará a partir de la aprobación de la Ley General de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855 (que llegó a declarar el servicio ferroviario como un servicio público y consagraba la fórmula de “concesión” como forma de suministrarlo), y donde Pieroncely proyectó (con los Ingenieros Echanove y Vildosola) el último tramo o el trayecto que uniría San Sebastián con la frontera francesa (Madrid-Valladolid-Burgos-San Sebastián-Irún), a pesar de la oposición navarra, que aspiraba pasase la línea por los Alduides (Madrid-Zaragoza-Pamplona-Bayona).

Manuel Pieroncely fue condecorado el 18 de julio de 1872 con la Cruz de Primera Clase de la Orden Civil de María Victoria, otorgada por Amadeo de Saboya, siendo ya para entonces el Ingeniero Jefe de 1ª Clase más antiguo de su categoría, con más de 30 años de servicio en el Cuerpo. Fue después nombrado Inspector General de 2ª clase en 1874, Director de la Escuela en 1879, y Director de los Ferrocarriles del Noroeste en 1880. Y en el ejercicio de dicha responsabilidad le sorprendió la muerte, pocos años después, en Madrid, el 1 de junio de 1884, con 66 años de edad.

Como dice acertadamente el autor era un

“destacado miembro de esa minoría de Ingenieros de Caminos existentes entonces en España. Una minoría que constituía, a todas luces, un Cuerpo privilegiado dentro del funcionariado estatal. Un capital humano de formación excelente y exquisita que supo contribuir con su buen hacer al proceso de modernización de la España decimonónica”.

Coincide su afirmación, en parte, con lo que escribe en su prólogo Fernando Sáenz Ridruejo, Doctor Ingeniero de Caminos del Ministerio de Medio Ambiente, al decir que los Ingenieros de Caminos decimonónicos no sólo jugaron un papel importante en la construcción de infraestructuras españolas, sino también en la vida científica, cultural y política del país, siendo especialmente relevantes los Ingenieros vasconavarros, que trabajaron en toda la península y, en la mayoría de los casos, terminaron su vida profesional en la Junta Consultiva de Madrid.

La obra de Carlos Larrínaga es, pues, un modelo a seguir para conocer la vida y obra de otras personalidades que trabajaron en nuestra tierra, ya fueran nacidos o no en ella. Todos ellos emplearon su formación y esfuerzo y dejaron parte de sí en mejorar nuestro entorno y nuestras condiciones de vida, y es hora de que vayamos poniendo nombre y rostro a quienes, siendo actores de su tiempo, contribuyeron a la transformación de una sociedad que, en muchas ocasiones, vive aún de sus rentas.

La exquisita pluma del autor, así como las numerosas imágenes que complementan su exposición, hacen aún más, si cabe, agradable y formativa su lectura.

M^a Rosa Ayerbe

BERRIOCHOA AZCARATE, Pedro, "El sector agrario guipuzcoano y las políticas provinciales durante la Restauración". – Diputación Foral de Gipuzkoa (San Sebastián, 2009) 558 pp. ISBN: 978-84-7907-612-2.

Formación continua y constancia en el trabajo son dos características poco generalizadas hoy en día. La primera, siempre necesaria en quien se dedica a la docencia, con la responsabilidad de actualizar sus contenidos y modernizar los propios métodos expositivos para despertar el interés en un alumnado cada vez más alejado de la bondad que supone el conocimiento histórico en sus vidas. La segunda, siempre necesaria en quien se dedica también a la docencia en un Instituto, donde el tiempo a emplear en la investigación es siempre escaso y el esfuerzo muy poco reconocido.

Por ello consideramos que la presente obra es, además de buena, meritoria. El autor, Pedro Berriochoa Azcarate, profesor en el Instituto Leizarán de Andoain, ha dedicado buena parte de su escaso tiempo libre para culminar unos estudios que comenzó hace más de 30 años.

Pero este hecho, aislado, pudiera desmerecer del autor si no trazáramos las líneas básicas de su formación académica y profesional. Sólo así podrá convertirse en mérito el presumible demérito, y valorarse en su justa medida el contenido de la obra.

Pedro Berriochoa cursó los estudios de Ingeniería Agrónoma en la Escuela de Ingeniería Técnica Agrícola de Villava (Navarra) al finalizar los estudios de COU. Dejó pendiente, sin embargo, la realización del necesario Proyecto de Fin de Carrera, para iniciar primero, y culminar después, la carrera de Filosofía y Letras (rama de Historia) en la Universidad de Deusto (campus de San Sebastián). Los años de docencia ejercidos posteriormente en el Instituto no le impidieron, sin embargo, completar su formación con una nueva carrera, la de Antropología, que culminó en la UPV/EHU.

El largo tiempo transcurrido desde la culminación de sus estudios hasta 2005, en que inició su Proyecto, no pasó en vano. Su formación, sus lecturas, su experiencia adquirida a lo largo de los años, le fueron dado un grado de madurez personal e intelectual que difícilmente se suele ver en un veinteañero. Pero Pedro tenía un compromiso consigo mismo y con su padre, ya fallecido: tenía que culminar su Proyecto de Fin de Carrera y conseguir su reconocimiento como Ingeniero Agrónomo.

Casi 20 años mediaban entre los cursos superados y el Proyecto que había de coronar la carrera..., pero Pedro estaba ya preparado. Tenía voluntad firme para superar las dificultades, y tenía formación adecuada para abordar un tema agrario desde la perspectiva histórica e, incluso, antropológica. Sólo faltaba el tema, y el propuesto encajaba a la perfección con su objetivo: La Política Agraria de la Diputación Guipuzcoana durante la Restauración (1876-1923).

Dos años de intenso y constante trabajo permitieron a Pedro culminar su investigación y presentarla en la Escuela, hoy dependiente de la Universidad Pública de Navarra (UPNA), bajo la dirección de José Antonio Mendizabal. La alta valoración de la misma emitida por los miembros del Tribunal, y la reflexión del propio director de que temas de carácter histórico también son necesarios para la formación de los técnicos de cualquier disciplina, le llevaron a publicar su estudio.

El sector agrario guipuzcoano y las políticas provinciales durante la Restauración es, pues, un Proyecto de Fin de Carrera en Ingeniería Técnica Agrónoma realizado por un Licenciado doblemente titulado: en Historia y en Antropología.

Su estilo vivo, su lenguaje sereno y maduro, nos adentran a una época no tan lejana (1876-1923), de gobierno de la Diputación Provincial, que sustituyó al gobierno de las Juntas y Diputaciones Forales una vez suprimidas éstas en 1877, que trabajó por el bien del País siguiendo en muchas ocasiones las directrices de gobierno del Estado, pero que supo adecuar su política a la realidad, en nuestro caso, del agro guipuzcoano.

A través de su atenta lectura se observa el deseo de la Diputación por impulsar el desarrollo del País en todas sus facetas. Vimos en su momento el impulso del fomento forestal con la creación de su propio *Servicio Forestal*. Vemos ahora el enorme impulso que se dio por la misma al desarrollo agrario, especialmente al ganadero, colocando a Gipuzkoa en un puesto puntero, tanto en España como en Europa, en cuanto a la mejora de la raza vacuna (con las “paradas” de sus toros o impulsando y participando en los famosos “concursos”), en cuanto a la formación de los baserritarras y de sus familias (tanto por medio de instituciones fijas como ambulantes, que empiezan a generalizar la comercialización de sus quesos), y en cuanto a la mejora de vida de aquellos (favoreciendo el establecimiento de seguros contra la mortalidad del ganado, las propias Cajas Rurales o los Sindicatos agrarios).

Gipuzkoa se transforma profundamente en un momento crucial en la economía rural, al tener que competir en mano de obra con la industria. El obrero se contrapone al casero, y muchas veces el casero deja de serlo y pasa a ser obrero. Su vida laboral es más fácil, con horarios fijos, vacaciones, seguros y jubilaciones... En este contexto la Diputación apuesta fuerte por mejorar las condiciones de vida de los caseros, higienizar sus caseríos, enseñarle a trabajar con modernos métodos, favorecerle la mejora de su ganado... Todo, en suma, rezuma vida, preocupación de la Institución por su sector, Política Agraria con mayúsculas

No puedo sino felicitar al autor por el resultado de su trabajo. Los “parientes pobres” que cita en su introducción (agro y tierra), base de la economía de este País durante muchos siglos, incluso después de la fundación de las villas, están, en parte, reivindicados. No puedo dejar, asimismo, de felicitar al Departamento de Desarrollo del Medio Rural y al Diputado Rafael Uribarren por el acierto de dar a conocer a la sociedad guipuzcoana en general, y a los que viven en y del medio rural en particular, una parte crucial de su historia y el rostro de unos políticos que elevaron a cotas hasta entonces impensables la acción de una Diputación, la Provincial, que fue, sobre todo, fundamental en los primeros años de su historia.

M^a Rosa Ayerbe Iribar