

# ZARAUZ

(Jarraipena.)

Urteta ballera-ko echiak, ez dakigu noiztik eta ez nolatan, baña esagutu izan dira denbora zarretatik, erriko biarretan zortzigarren zatia ordaintzen.

Urtiak juan eta urtiak etorri, jarraitzen zioten zortzigarren zati ori ordaintzen 1573<sup>-garren</sup> urterano.

Urte ontan, ballera-ko jendiak adierazi zuten, ez zutela geyago zati ura emango, baizik, gañerako erriko biztanleen antzera, naizutela andik aurrera erriari bere bearzikunetan lagundu.

Zarauz jaun argidotarrari, agindu zion erriak ikusi zezala Urteta-ko jendeen eskamena, ta jaun onek erabaki zuben, Urteta-tarrai arrasoya emanaz.

Alaz guziz Zarauz-ko erriak aurrera-ere borchatu nai zituen zortzigarren zatia ordaintzera ta onian edo charrian eta zenbait aldiz giltzarian zarturik, estutzen zituzten Urteta-koak zati ura ordaintzera.

Estutasun artan beren burubak ikusirik, 1612<sup>-garren</sup> urtian eskatu zioten abek Balladolid-ko batzar edo kantzilleria-ri, biar zan bezela ekadoya egiteko.

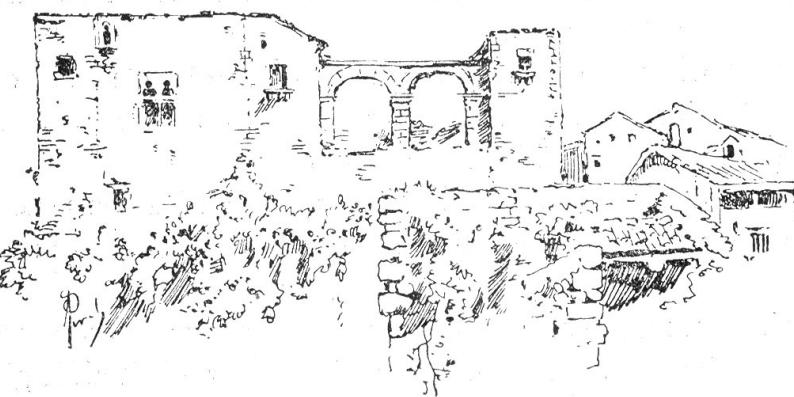
Ekadoya egin zan, erabakiaz 1614<sup>-ko</sup> Urrilla-ren 17<sup>-an</sup>, ez zeiyela geyago biartu Urteta-ko ballera, Zarauz-ko erria-ri zortzigarren zatia ordaintzera. Erabakide au eman zan ontzat 1615<sup>-ko</sup> Urrilla-ren 6<sup>-an</sup>, agindurik gañera, len biar gabe ordaindutakoak biurtu zitzaizkela Urteta-ko ballerari. Azkenik erriyak eta ballerak egin zuten beren artian antolamentu bat, eta geroztik ez ziran berritu, ordu arteko naspill, ausi ta eztabaiak.

Zarauz-ko erriak, bestiak bezela izan oi ditu bere gora berak. Egun on, alai ta atsegijñak batzubetan izan baditu, besteetan agertu dira illen, samintsu, atsekabeak.

Abetako bat, 1401<sup>-garren</sup> urteko Uzta-illean, probintzi ontan asaldutako izurri ikaragarria izan zan.

Aundiak zan Zarauz-ko erria-ren atsekabea, ta bertako biztanleak utzirik erria, eriyoiz izugarrian itsuli juan ziran mendietara. Abad-tar Fortun eta Lope jaunak diotenez, Zarauz-ko erria bakar bakarrik gelditu zan, bertan iñorcho ere bizi etzala, ta bizirik gelditu ziranak eterri ziranian berriro,urrengo garizuman arkitu zuten Eliza iñor gabe ta eche asko utsak.

1496<sup>-ko</sup> Marchuaren 3<sup>-an</sup> sekulako ichaz gaiztoa, esagutu dan arro ta nabarbenena izan zan, eta arratzaldeko mariagoran Umaillarria deitzen dan arkaitza oso eskutatu zuten urak. Ondartza guziya igaro zuben ichasoak, baita ere Ondarrechea deitzen dan echea, ta jauregi-ko baratzatik sartu zan eleizara, ta an olatu batek aidian zekazkiyela, agertu ziran eleiz barrenen chalupa purrukatuuen puskak.



ZUMAYA

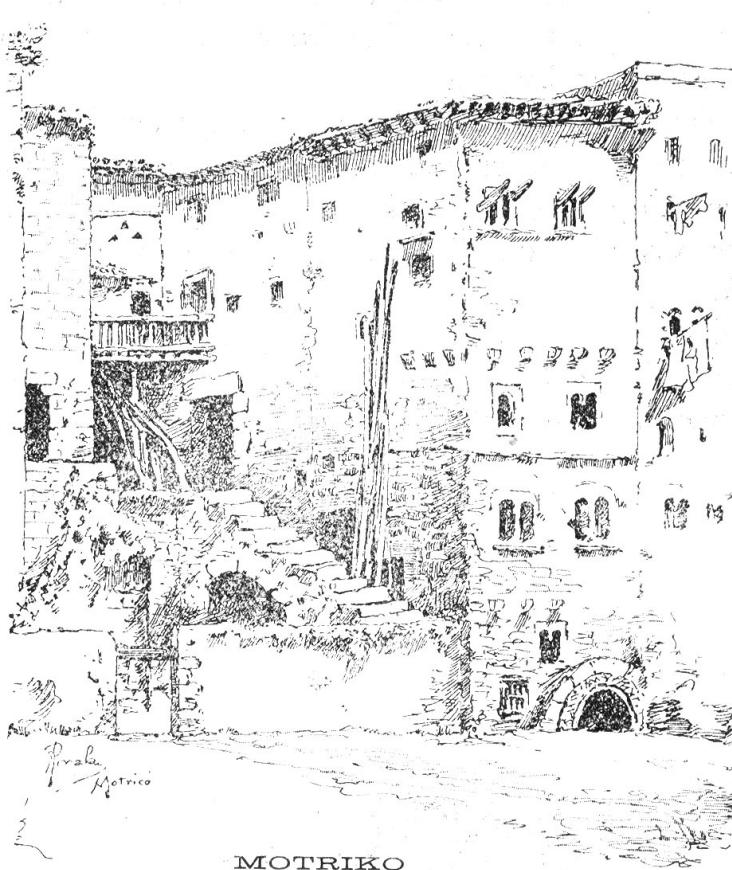
Izuturik jendiak, itzuli asi ziran, eta Bunoa barrena an joan ziran al zubena al zuben lekura.

Ez zuben kalte guchi egiñ ere sualdi batek. Negargarrizkua da orduban gertatu zana. 1551<sup>-ko</sup> Garagarilla-ren 23<sup>-a</sup> zan eta su artu zuben Mendia eskribaben echiak. Leku artan gordetzen ziran erriko agerkai guziyak, eta su madarikatu arrek denak kiñkaldu, autz egiñ zituben. ¡Zenbaterañoko kaltiak ekarri zituben su ikaragarri arrek! Geroztik egiñ somatu dira Zarauz-ko lenengo denboretako izaerak; erretako ageri

ayekin zeñen errez lenbiziko denboretako illuntasunetan argi ikusiko genduben. Bañan zer egingo da, ditugun berriak jasoko ditugu, ta gal-dubak, galduak geldi ditezela.

Lenago esan degunaz gañera, beste izarri bat agertu zan 1597<sup>garren</sup> urtian, eta Zarauz-ko erriyan makiñachobat eri arkitu ziran.

Ez izana esan oi da, izurri-rik charraena dala, ta ala dan edo ez esagutzeko, izan zuben denbora Zarauz-ek.



1599<sup>garren</sup> urtian arkitu ziran bertako biztanleak, zer janik ez zegola erriyan. Inguru ayetan guzietan ez zegon garirik, eta etzan arkitzen iriñik ogia egiteko. Laizter goziak bere arpegi larritzua agertu zuben Zarauz-ko eche atsekabietan eta egun gorriak ikusi ziran, beñere aztuko ez diran egun zorigaitzoko ayetan.

Oraindik gauza gogorragoak ikusi ziran Zarauz-ko errian, juan da eunkidan ikaragarrizko izurri *kolera morbo asiático* deitzen zan ura agertu zanian.

Nola adierasi orduben ikusi ziran kalte izugarriak. Aundiak eta

aundiak izan ziran orduko atsekabe ikaragarriak. Ainbeste eritasun, ainbeste eriyoitz eta laguntsarik ez, zeñek kontu artu, zeñek atsegīñ piškabat eraman iñondik ere asaltzen ez.

Ez zegon sendakiñik, ez ta ere sendagai dendarik. ¡Ura bakartasun negargarria! Batzar nagusia kipurrik, alako kalte ikaragarriakiñ, bigaldu ziyen al zuben laguntza guzia. Ondo biarian arkitzen zan egun ayetan erri atsekabea.

Bañan ez ditugu izurri ta negargarrizko egipenak bakarrik asaldu biar; beste zerbait geyago agertzen dira Zarauz-ko erria-ren kondairan eta ez ditugu eskutuban laja biar.

Getari-n Zumaya-n, eta Motriko-n bezela, baziran Zarauz-en ere gizon bulartzu, pizkor, portitz, bikañak, eta arrantzale t̄rebe ta azkarrak bale arrapatzen gañ gañekoak ziranak.

Ichas gizon yayaak baziran Zarauz-en, eta egiten ziran bertan ontzi gañ gañekoak.

Zaldibia idazle argiak, idatzi zuben XVI-garren eunkidan kondaira edet bat, agertu gabe gelditu zana, ta ziyon Zarauz-en egiña zala Kano-k ludia-ri jira eman zion ontzi *Victoria*.

CIPRIANO ZUFIRÍA

(Jarratuko da.)



# L'aurresku basque.

En la importante revista musical *S. I. M.*, que se publica en París, encontramos el siguiente trabajo del competente crítico y respetable amigo nuestro D. Francisco Gáscue, con cuya reproducción honramos hoy las páginas de la EUSKAL-ERRIA.

L'AURRESKU est la danse caractéristique du pays basque. Noble, digne, grave, il présente en ses mouvements tranquilles et mesurés, l'aspect chorégraphique, qui correspond le mieux à la race de mystérieuse origine, qui s'échelonne sur le versant des Pyrénées occidentales.

Imaginez une sorte de ronde, où l'on se tient par la main, en gagnant sans cesse du terrain en avant. Vous aurez l'essentiel de l'aurresku et son étymologie même, car *aurre* signifie *avant* dans la langue des basques. Telle est en Provence la farandole, en Bretagne la gavotte, en Asturie la danza prima, et en Castille la ronda, dont les Espagnols ont fait un allegretto sautillant. Telles furent jadis les *karolls* du moyen âge, et les *branles* de la renaissance, formes voisines de tous les divertissements populaires.

Dans nos petites rues, le cercle de la ronde s'est brisé, en serpentant à travers nos vieilles cités. Ainsi sont nées ces danses qu'on appelle parfois *Karrika-dantza* (danse de rue) et dont nous avons ici le représentant traditionnel. Et, la file, en se libérant, s'est individualisée. Un certain symbolisme s'est emparé de cette promenade en musique. Le premier et le dernier élément de cette chaîne humaine, rendus à l'indépendance, ont cherché à briller, à s'émanciper, à montrer leurs talents, et leurs grâces. Une chorégraphie s'est organisée. L'homme

d'avant, le protagoniste *l'aurresku*, c'est-à-dire celui qui marche en tête lui a donné son nom.

L'actuel *aurresku*, dont nous allons donner la description comprend cinq figures, dont trois seulement sont authentiques, les autres devant être considérées comme des appendices modernes. Les photographies que nous présentons ont été prises lors des fêtes de septembre à Azcoitia (1). Elles auraient pu l'être à Guipuzcoa ou ailleurs. Les autorités de notre pays ne dédaignent point nos anciennes traditions, voire même les plus populaires, et le pays basque est peut-être le seul de l'Europe Occidentale où les élus du peuple et les grandes dames fonctionnent ainsi sur la place publique, en présence d'une assistance chaleureuse. Le costume le plus moderne n'a pu modifier ces mœurs séculaires, auxquelles nous tenons tant.

L'*aurresku* s'accompagne d'un modeste orchestre, nommé *tamboril*, qui se compose de flageolets et de tambours. Généralement il y a là trois personnages. Deux d'entre eux possèdent flageolet et tambour, le troisième n'a qu'une caisse. Mais il la bat à deux mains. Ceux-là se nomment *chistulari* et celui-ci *tamborrero*. Des centres importants comme Saint-Sébastien ou Tolosa ont un quatrième *chistular*, dépourvu de tambour et qui forme la basse. Son instrument est naturellement plus gros et se trouve dans le ton de mi bémol.

Des tambours, il n'y a pas grand chose à dire, si ce n'est qu'ils n'ont rien du traditionnel *tambour de basque*. Généralement de petites dimensions (28 centimètres de haut et autant de diamètre), ils se portent suspendus au bras gauche, ou en bandoulière. Les *chistu* au contraire sont des instruments à vent d'un genre désuet, celui des fifres, galoubets, sifflets et flutes à bec. Ils sont coniques, ont une embouchure métallique, et se font en fa, parfois en ré; ils ne possèdent que trois trous (deux sur le dessus, un en dessous). On obtient tous les sons de deux octaves. Mais il faut être habile, car les demi-tons se font en bouchant partiellement les trous, soit même l'orifice de l'instrument. Ce qui revient à dire que la plupart des notes émises par le *chistu* sont plus ou moins fausses. Les *chistulari* sont des gens modestes, contents de leur sort.... et de leur instrument!

Ainsi équipés, les musiciens jouent en duo, tantôt se doublant tan-

(1) En la revista *S. I. M.* aparecen, en efecto, fotografías del *aurresku* bailado en las Fiestas Euskaras de Azcoitia.—(N. de la R.)

tôt se dédoublant et marquant fortement les rythmes, d'une baguette agile et sûre. Le chistu tend vers la liberté d'un *rubato* qui deviendrait vite abusif, si le tambour ne le maintenait dans les justes limites de l'art. C'est ce qui rend la transcription des airs du tamboril si difficile en notre notation. La mesure est précise, et pourtant flottante autant que ces deux contraires peuvent s'accorder. Sans parler des variantes véritables qui se rencontrent là et là, et altèrent la physionomie des morceaux! L'harmonie de ces deux parties est ordinairement nulle, ou si l'on veut elle demeure latente. L'ensemble reste très *hidalgo*.

Un aurreku comprend toujours les mélodies transcris ici aux numéros 1 et 2. Je dois le premier de ces airs à l'habile transcription qu'en a donné M. Peña y Goñi, de Saint-Sébastien, un grand artiste. J'ai supprimé l'harmonisation, ne laissant que la batterie qui est indispensable.

Le second air me semble plus moderne que l'autre. La mélodie s'y déroule doucement, avec cette allure indisciplinée du chistu, et son maniérisme saccadé. Mais la batterie suit ici, croche pour croche, la mélodie; aussi ne l'ai-je pas indiquée.

La figure 3, réclame toujours l'air dont elle s'accompagne ici. Il est emprunté à la collection *Iztueta*, imprimée à Saint-Sébastien en 1826, aujourd'hui épuisée, mais devenue classique.

On pourrait encore citer la figure nommée le *pont* sur une mélodie qui servait jadis à la *danse des épés*, et qui suit ordinairement le *défi*.

#### PREMIÈRE FIGURE

La file pénètre sur la place. Elle se compose exclusivement d'hommes, dont le premier (l'aurreku) et le dernier (l'atzesku) tiennent leurs chapeaux ou leurs bérrets à la main. Ce sont les personnages importants de la danse, ceux qui en limitent et en régulent les ébats. Un tour se fait au pas solennellement, au son du seul tambour qui suit tranquillement le rythme lent et posé des danseurs.

Puis l'aurreku, se met à pirouetter, à gambader montrant toute sa souplesse, et avançant peu à peu, mais sans jamais lâcher la main droite de son suivant, qu'il tient de la main gauche. Ces gambades commencent au moment où, le premier tour fini, le flageolet attaque le motif que voici :

TAMBOUR

FLAGEOLET



## SECONDE FIGURE

Le deuxième tour est fini. Aussitôt, quatre danseurs quittent les rangs, et se détachent, pour aller chercher la dame à qui l'on tient à faire honneur. En attendant la file continue sa marche et l'aurresku ses pas tandis que la musique attaque cet air :



Les quatre cavaliers reviennent escortant la dame qu'ils placent en face de l'aurresku. Ils se retirent, en faisant deux pas en arrière. Et voilà pour l'aurresku le moment solennel, celui où il va déployer toutes ses grâces, faire ses plus savantes pirouettes.... mais toujours sans

jamais se départir de la dignité qui convient à cette imposante cérémonie. Un dernier saut des deux jambes en avant, un salut auquel la dame répond par une révérence, et la danseuse entre en file. Elle prend la main de ses voisins, ou plutôt, ceux-ci lui tendent un mouchoir impeccable, de manière à éviter tout contact direct.

Même protocole pour l'atzesku et sa cavalière.

Jadis cette mise en scène se répétait pour chaque danseur mais cette pratique monotone a disparu. Aujourd'hui les dames entrent directement en file sans avoir admiré les prouesses de leurs cavaliers. Elles ne dansent pas.

#### TROISIÈME FIGURE — LE DÉFI



La file se divise en deux moitiés, qui se placent, l'une face à l'autre de telle sorte que l'aurresku se trouve en présence de l'atzesku. Ces deux protagonistes font assaut de gambades en s'approchant peu à peu l'un de l'autre, par manière de défi. Ils sont à trois mètres environ lorsqu'ils accomplissent le grand saut qui termine la figure.

Tel est le vieil aurresku basque, dont la vitalité s'est maintenue au sein même de nos manifestations officielles. On y trouve l'éternel scénario de l'homme paradant devant la femme, et se faisant agréer par elle, on y reconnaît le goût des rythmes aisés, accompagnant et provoquant les mouvements du corps, plastiques et hygiéniques. Comme toutes les danses qui se rattachent au peuple, l'aurresku fait une part d'abord à la collectivité, puis à l'individu. Il réunit, il organise, il met en scène. Sa ronde est devenue promenade sous la conduite d'un chef brillant; la promenade se transforme à son tour en montre, où se distinguent les plus habiles. Et, conformément aux mœurs populaires les hommes seuls se mettent en branle. Le mouvement et l'effort de la danse leur appartient. L'élément féminin n'apparaît que plus tard; il ne prend qu'une très faible part aux ébats de la chorégraphie. Il accompagne, encourage, et suit. Mais sa présence fait naître aussitôt l'émula-

tion; chacun des chainons de cette file se sent l'âme d'un *cavalier seul*, que l'art de la danse va bientôt inspirer. C'est le moment des improvisations personnelles, que le flageolet sournois encourage de ses airs indisciplinés, tandis que le tambour étreint le beau danseur sous le poids de ses rythmes. Puis on se range, pour le défilé. La file primitive est reconstituée. La danse est terminée. L'individu, un moment émancipé par l'attrait de l'éternel féminin a repris sa place; encadré de nouveau, il marche entre ses semblables, là où le conduit la vie!.... N'avais-je pas raison de parler de symbolisme à propos de l'aurresku?



«Aurresku» en las Fiestas Euskarras de Elgoibar. (1907)

La gravité basque donne à cette figuration un imposant aspect. C'est parfaitement beau. Pourquoi faut-il qu'on veuille intercaler aujourd'hui, avant la fin, l'exotique *fandango*, une variante de la *Jota aragonesa*. Ce mélange d'une danse agitée, violente, est non seulement affreux, mais contraire à tous les intérêts de notre race, si parfaitement

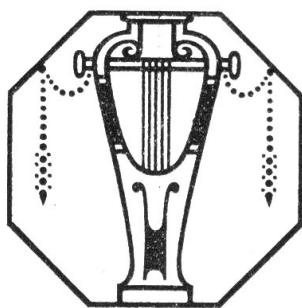
calme en son impassible dignité. Tous les hommes sont frères, c'est entendu. Mais nous avons un patrimoine à conserver, nous avons des traditions locales, qui nous viennent de nos ancêtres. Ne les détruisons pas. Résistons à l'envahissement des pays voisins dans tout ce qui touche à notre art, notre civilisation, notre goût. Soyons progressistes, c'est évident. Mais n'oublions pas d'être basques avant tout!

## F. GÁSCUE

\* \* \*

A continuación publica un *aurresku* tomado de la ópera *Mendi-Mendian*, del joven compositor vasco Usandizaga. De este trabajo dice el Sr. Gáscue lo siguiente :

« Ce petit air conserve parfaitement sa saveur locale, tout en témoignant d'une savante technique, dont notre compatriote alla se munir à la Schola de la rue Saint-Jacques. Remarquons à ce propos, que le majeur dominait autre fois dans la musique basque; il tend aujourd'hui à céder la place au mineur. Faut-il y voir l'influence de la romance du XIX<sup>e</sup> siècle, ou celle de l'italianisme, plus ami de la passion que de la gravité? »



# LAPURDI-ko EUSKAL IZKERA-ri.

*Lengo egun batez egondu nitzan  
Lapurdi-ko euskal-erriyan  
jZeñen poliki entzun nituben  
mintzatzen beren euskeran!  
Maite dute chit, izkuntza anchen,  
ezin ukatu dute an,  
izkuntzen dira guztiz poliki  
gauza guztizko demandan,  
egiten dute jolaz guziya  
bear dan bezela eraman.*

*Bersolariyak jolasten dira  
kasikan gu bezelašen,  
frankotan gauza abek entzun ta  
oroitutzen naiz ni emen;  
argatikan aritzen gera  
alkarri gauzak esaten.  
Gure euskera, aldan geyena,  
saya gaitia, alchatzen;  
lengo zar onak egin zutena  
ia ote dan achitzen.*

*Ez det arkitzen beste izkuntzik,  
neretzat au da onena;  
jolaz batean ari azteko  
ona eta šamurrena.  
Kontuban artu egiten det nik  
beti bezteren esana,  
lur maite ontan egiten degu  
danok beti aldeguna,  
beti betiko jarri biagu  
goyan izkuntz euskalduna.*

*Mašiatutzen gaituzte askok  
gure izkuntza onekin,  
bañan alperrik, maite bai degu  
benetan biyotz danakin.  
Barren barrendik ibillitzen det  
beti, beti nik nerekin;  
biziya detan bitartian nik  
darabilkit neronekin.  
Naitasun aundiaygorik ez det  
iñongo beste izkuntzezin.*

# Ilmo. Sr. D. Arístides de Artíñano Y ZURICALDAY

(Continuación.)

## PERÍODO REVOLUCIONARIO

Se ha visto ya la honda repercusión que tuvieron en Vizcaya la unidad de Italia y la desaparición del Poder temporal de los Papas, y como se agitara simultáneamente en la prensa y en el Parlamento la cuestión Foral, combatiendo airadamente el profundo respeto de los Gobiernos de Isabel II hacia nuestro régimen privativo, íbase caldeando la atmósfera, notándose ostensiblemente en la tierra euskara la efervescencia reinante en las huestes del tradicionalismo.

En tales momentos, cuando el apaciguamiento de los ánimos requería serenidad y fortaleza en el Poder Central, surgió en 3 de Enero de 1866 el pronunciamiento del General Prim y el 22 de Junio del mismo año la sublevación de los sargentos del Cuerpo de Artillería en el cuartel de San Gil, de Madrid. Tales fueron los preludios de la Revolución de Septiembre de 1868 realizada por los generales monárquicos, quienes al derribar el trono secular de San Fernando, sin proclamar al sucesor de la Reina destronada, provocaron toda clase de ambiciones y ocasionaron una era de disturbios que duró ocho años, con daños incalculables para la Patria.

Las Juntas de Guernica celebradas en Junio de 1868 eligieron para Diputados Generales una candidatura mixta, en la que tuvieron igual representación los dinásticos y los afiliados al partido carlista. Al triunfo

del movimiento revolucionario se constituyó la Diputación Foral en «Junta de Gobierno», asumiendo ante la gravedad de las circunstancias, todas las atribuciones políticas y gubernativas que residían en el Delegado de la Nación, con el patriótico fin de conservar en el Señorío la paz y tranquilidad a raíz de aquel formidable estallido.

La vacante del Trono despertó grandes esperanzas en los partidarios del antiguo régimen y comenzó bien pronto la conspiración a favor de Carlos VII, que contó en su apoyo con el efecto ostensible de los excesos revolucionarios, con el concurso de los príncipes destronados en Italia y de grandes elementos para provocar la guerra civil. Como es consiguiente, se exacerbó la campaña de la prensa periodística y el folleto titulado «La Causa Bascongada ante la Revolución Española», fué motivo para que se declarase cesante a Artíñano el año 1869 en el cargo de Oficial primero de la Diputación.

Al renovarse las Juntas, en la sesión del 16 de Julio de 1870, fueron elegidos Diputados primeros D. Pedro María de Piñera y D. Faustino de Urquiza. Por aquella época se habían levantado en Vizcaya algunas partidas carlistas y como se ausentasen de Bilbao los referidos Diputados, los destituyó el Corregidor nombrando en su lugar, el 1.<sup>o</sup> de Septiembre inmediato, «a causa de los acontecimientos políticos, a D. Eduardo Vitoria de Lecea y D. José M.<sup>a</sup> de Murga».

Con tal motivo redactó Artíñano la «Demandá de incompetencia ante el Juzgado de primera Instancia de Bilbao para patentizar la ilegalidad con que funcionan los Consejos de Guerra en la causa instruída contra D. Pedro M.<sup>a</sup> de Piñera, Diputado General del Señorío», y con fecha 6 de Septiembre redactó en Orozco el folleto de «Vindicación del referido Diputado». Aunque tuvo el autor que expatriarse a Bayona, no dejó por esto reposo a la pluma, enviando desde allí al periódico *La Esperanza*, de Madrid, y a la *Buena Causa*, de Vitoria, numerosos artículos de propaganda como fruto de su extraordinaria labor periodística en el año 1871 y los primeros meses de 1872.

Iniciado en el mes de Abril del referido año de 1872 otro levantamiento carlista más serio que el de 1870, desempeñó el cargo de Secretario de la Diputación a Guerra. Esta campaña fué de corta duración, puesto que terminó el 30 de Mayo inmediato con el Convenio de Amorebieta, pactado con el Duque de la Torre. Para explicar aquellos sucesos publicó Artíñano en Sevilla, en el mes de Junio inmediato, el libro titulado «El Alzamiento del Señorío de Vizcaya en

1872», en cuyo Prólogo, escrito con gran amargura, habla de los sufrimientos y torturas que pasó en la prisión, haciendo eco de las graves disensiones que minaban a los partidarios del Pretendiente. Afirmó también su alejamiento, por entonces, de las luchas activas de la política.

No obstante estos propósitos, cuando en 1873 se proclamó la República, extendiéndose el reinado de la anarquía en toda la Península acompañado de los ataques más groseros al sentimiento religioso, que contribuyeron, a favor del desquiciamiento nacional, a dar alas al carlismo, se lanzó de nuevo al campo nuestro biografiado, en donde desempeñó el cargo de Director de Comunicaciones de Vizcaya. Redactó las Bases para la organización de los Tercios; el Reglamento del servicio de Telégrafos y algunos otros; el Mensaje a D. Carlos, varias proclamas y alocuciones y preparó el Ceremonial para la Jura de los Fueros por el Pretendiente, celebrada en Guernica el 28 de Junio de 1875.

Se organizó este alarde de confianza en el porvenir de la Causa, cuando el Ejército del Centro mandado por Martínez Campos pacificaba las provincias de Valencia, Teruel y Castellón. Conquistada después la plaza de la Seo de Urgel y dominado el Principado catalán, reunieronse en Febrero de 1876 fuerzas considerables en las Provincias vasconavarra bajo el mando de Alfonso XII, e iniciado el avance, arrollaron a las huestes de D. Carlos, destruyéndolas en un mes de campaña. Se recogieron como trofeos 40.000 fusiles, 100 cañones e inmenso material de guerra.

Tal fué el desenlace de aquella larguísima contienda civil, cuyos prolegómenos comenzaron durante el reinado de Isabel II. El partido tradicionalista, en el que tanto relieve había alcanzado Artíñano, mostraba en su propaganda gran descontento contra el régimen constitucional; no obstante, se conservaba en 1866 en el orden religioso la Unidad católica y los Fueros estaban respetados y mantenidos con mayores ventajas que en los dos reinados anteriores. El empeño reñido con la realidad de mejorar tal estado de cosas terminó con un cataclismo, implantándose en las Provincias Vascongadas el servicio militar y los tributos de todas clases. Tales fueron las consecuencias de la reñida contienda civil, origen de grandísimos quebrantos y de daños incalculables; pero la imparcialidad obliga a reconocer, que al lado de tantos males sirvió también la contrarrevolución de formidable dique a las

tendencias demagógicas. Contribuyó indirectamente a dar aliento á los hombres de orden, a mover la opinión de las personas cultas y de buen sentido que, a favor del sentir general del Ejército, consiguieron restablecer la normalidad conforme al espíritu del siglo y a los principios de gobierno universalmente reconocidos, restaurando la Monarquía constitucional para que, según una célebre frase, « pudiera continuar la Historia de España ».

PABLO DE ALZOLA

(Continuará.)



# CHARTEL BERRIYA

On Braulio sendakin azkarra, biziya, yayua zan. Bañan yayua, biziya ta azkarra baño ichubagua oraindik. ¡Etzuben bere sugurraren muturra ere ikusten!

Erritik iru ordu bidian, mendi tontor tontorrian arkitzen dan basarri alai batian, Mañaši gašo zegon, eskatu zuten sendakiñaren laguntza, ta On Braulio juan zan.

Ikusi zuben andre gajua (ez dakit ikusi zuben, baño begiratu beintzat bai), ta patrikeratik aterarik chartel bat, mai gañian ipiñi zuben, eta biar zan sendagaya au jarri zuben.

Nikolaš, Mañaši-ren senarrari esan ziyon : tira zuaz botikara ta esa-yosue an emateko.

Alde egin zubenian On Braulio-k, artu zuten chartel edo *erreseta ura*, ta begiratu alde batetik, begiratu bestetik, jira batera, jira bestera, argitarra eraman..... dana alperrik : ez zegon arrastorik ere chartel artan.

¡Nola liteke ori! ziyoten echeko guziyak. Azkenian, begiratu zuten mai gañera ta an agertu zan gertatua.

Sendakin ichubak chartelian jarri biarrian, mai gañian jarri zuben erremedioaren izena. Esan nai da, erreseta etzala chartel ura, baizik maya bera.

Eta sendakiña aspaldi juana. ¡Zer egingo zuten estutasun artan!

Nikolaš gizarajoak artu zuben bizkarrian maya, ta joan zan mendik mendi, iru orduko bidian.

Errira irichi zan ler egiña, izerdi patsetan, eta zuzenian joan zan botikara.

—Nere emaztia sendatzeko eman biar dit erremedioia.

—¿Eta non dezu erreseta?

—Ara emen, artu beza. Botikarioak ezin asmatu zuben non zegon erreseta, ta Nikolaš-ek burubakin kiñu egiñaz, eta maya erakutziyaz, oju egiten zion :

—Artu beza, artu beza.

—Ekatzu, bada.

Nikolaš-ek bota zion orduban maya, ta chirchillatu zizkan kriñtal poñó, ta inguruán zeuden gauza guztiak.

Sutzen, errabi biziyan jarririk, botikariyoa asi zan Nikolaš jotzen, etá ebañ ebañ egin artian etzan gelditu.

Bildu zuñ jendia, etorri zan alkatia, ta kopeta illun illun jarririk, ikusi zubenian Nikolaš-ek egin zituben kaltiak, galduet zion :

—¿Zer bota dezu emen?

—¿Nik? ¡Erreseta!

—¿Erreseta?

—Bai jauna, *erreseta*. Botikarioak eskatu dit, eta nik eman egin diot.

Botikarioa, oso kiñkaldurik asi zan karrañika :

—¡Ez da egiya! Maya bota nau likiñkeri orrek, ez *erreseta*.

—Maya da ordia *erreseta*.

—Bai, ¿e?, esan zuben alkatiak, zuretzat ez da bada maya *erreseta* izango, zuretzat kartzela izango da.

Eta an gelditu zan Nikolaš kartzelan ichi ta, botikarioa kriñtalik gabe, Mañaši iltzeako zoriyan erremediorik eraman etziotelako.....

Eta guziya, On Braulio-ren ichutasuna gatik.

A. DARRA



# LA CATÁSTROFE DEL CANTÁBRICO

## SALVANDO UNA OMISIÓN

Al publicar la lista de suscripción a favor de las víctimas de la catástrofe, manifestamos nuestro fundado temor de incurrir en errores y omisiones lamentables.

Así ha sucedido, en efecto. En atento escrito que nos dirige el celoso alcalde de Rentería, nuestro buen amigo Sr. D. José de Insausti, nos manifiesta su natural sorpresa y sentimiento por no figurar en la lista de donantes la vecina industrial villa, cuyo Municipio se apresuró, a los pocos días de ocurrida la catástrofe, a entregar al señor Gobernador el importante donativo de QUINIENTAS pesetas.

Con mucho gusto subsanamos la involuntaria omisión, declarando solemnemente que entre los Ayuntamientos que aparecían en la lista publicada por nosotros, debe figurar también el ilustre Ayuntamiento de Rentería con el generoso donativo de quinientas pesetas.

Ha sido una verdadera lástima que el grandioso alarde de altruismo, generosidad y caritativos sentimientos, realizado con motivo de la catástrofe, no se haya presentado en forma más clara, más precisa y más ordenada.

Al objeto de dar una idea de conjunto, ensayamos a recoger datos y ordenar cifras, pero ha sido tal la confusión de listas publicadas, que nos fué imposible dar a nuestro trabajo la perfección que reclamaba nuestro deseo.

Esperamos nos perdonarán las faltas cometidas en atención a la sinceridad de nuestros propósitos.

## El Centenario de Las Navas en Navarra.

---

Uno de los primeros actos organizados por la Diputación Foral en conmemoración del VII Centenario de la batalla de Las Navas, fueron las solemnes honras fúnebres en Roncesvalles, y el traslado de los restos del ínclito monarca, último de la raza euskara, al nuevo mausoleo erigido en la capilla de San Agustín de la mencionada Colegiata.

Llegadas las Comisiones procedentes de Pamplona, se trasladaron procesionalmente al centro de la iglesia los restos de los Reyes Don Sancho *el Fuerte* y su esposa, llevándolos en andas los diputados forales Sres. Lasantas, Martínez, Zabaleta y Beunza, y acompañando con velas todas las Comisiones.

En el presbiterio se colocó el Arzobispo de Zaragoza, acompañado de los Obispos de Pamplona, Jaca, Tarazona, Huesca, Teruel y Barbastro.

En los bancos oficiales se situaron el director general de Agricultura, D. Texifonte Gallego, el ex ministro Marqués del Vadillo, senadores, diputados y demás invitados.

Presidían el duelo todos los diputados forales a excepción de los Sres. Baztán y Amorena, que permanecieron en Pamplona por acuerdo de la Corporación, para atender a los servicios del momento exigidos por el Centenario, y la iglesia se encontraba atestada de público.

Ofició en la Misa de Pontifical el ilustre navarro Obispo de Oviedo, Dr. Francisco Baztán, cantando admirablemente la capilla de la Catedral.

Después entonó un responso el Arzobispo Sr. Soldevilla.

A continuación se verificó, procesionalmente también, el traslado de los restos de los Reyes al nuevo mausoleo, y al llegar al mismo se exhibieron los restos al público.

Levantóse acta de lo ocurrido, que firmaron todos los presentes, y se incluyó copia en el ataúd, juntamente con los números del día de todos los periódicos locales y un ejemplar de la medalla mandada construir por la Diputación en conmemoración de estas fiestas del Centenario, medalla que, por cierto, es un verdadero primor artístico.

El ilustre prelado de Pamplona dirigió breves y elocuentes palabras dedicadas a enaltecer la figura de Sancho *el Fuerte*, cuya memoria perdurará siempre en los navarros, y dió por terminado el acto religioso.

Pero no se limitaron los funerales dispuestos por los navarros a los celebrados en Roncesvalles, pues también se dedicaron solemnes exequias en Pamplona y Tudela.

Las amplias naves de la hermosa Catedral de Pamplona eran insuficientes para contener el numerosísimo público que acudió a las honras fúnebres dedicadas a los héroes de Las Navas.

En el centro se alzaba el severo y suntuoso catafalco, de tres hermosos y artísticos cuerpos, estrenado en los funerales de León XIII, alumbrado por multitud de blandones y coronado por la bandera navarra y los atributos regios.

Ofició el Obispo de la diócesis, y en el presbiterio colocóse la Corporación municipal, con su corte de maceros.

En el lado opuesto del mausoleo tomaron asiento las autoridades todas, la Excma. Diputación, los gobernadores civil y militar, el capitán general y representaciones de todos los centros civiles y cuerpos militares de la población.

La notable capilla de la santa iglesia Catedral, reforzada por valiosos elementos, entonó de un modo acabado el Oficio de difuntos del maestro Eslava.

Terminada la misa, el Obispo de Orense pronunció una elocuente-sima oración fúnebre, ensalzando el heroísmo de los mártires de aquella jornada y la importancia que ésta tuvo en la vida del Cristianismo.

El magistral discurso del sabio Prelado correspondió a las altas cualidades de sabiduría y navarrismo que todos reconocen en el docto Obispo de Orense.

Terminó el fúnebre acto con el rezo de varios responsos, durante los cuales cuatro Prelados vestidos de Pontifical subieron sobre el catafalco.

Los demás Prelados estaban en el coro.

No menos solemnes fueron las exequias celebradas en la catedral de Tudela, adonde acudieron de Pamplona las autoridades y Comisiones.

La importante ciudad navarra, que aparecía totalmente engalanada, hizo un afectuoso recibimiento a los expedicionarios, concurriendo a la estación del ferrocarril el Ayuntamiento en corporación.

Los funerales fueron sumptuosos cual correspondió a la grandeza de los héroes de 1212.

En el presbiterio se alzaba severo túmulo, y su derredor y todo el templo estaban iluminados con profusión.

La Corporación Provincial, autoridades, Ayuntamiento de Tudela, etcétera, tomaron asiento en los bancos del duelo y comenzaron los funerales.

Celebró de Pontifical el Ilmo. Sr. Obispo de Tarazona, Dr. D. Santiago Ozcoidi.

La parte musical estuvo a cargo de la capilla de la Catedral, que interpretó la Misa de *Requiem*, de Rubla.

Terminadas las solemnes exequias, subió al púlpito el elocuente orador sagrado R. P. Alduán, del Corazón de María.

La oración fúnebre fué sublime.

Comenzó diciendo que al recordar la batalla de Las Navas que con tal solemnidad se conmemoraba, le parecía que se asomaban al túmulo aquellos héroes cruzados que vencieron defendiendo la religión y la Patria.

Los trofeos que recogieron nuestros mayores y que guardamos con tal entusiasmo y amor, son los símbolos del triunfo de la religión y de la Cruz.

Muy bien que en la capital se celebrasen aquellas solemnes exequias por Sancho *el Fuerte* y sus valerosos soldados, perfectamente que allí en la capital se diesen el beso el símbolo de la redención y la bandera de Las Navas, pero ha estado acertadísima la Diputación al disponer que en Tudela se celebren estos solemnes funerales, en donde muy probablemente nació el gran vencedor Sancho *el Fuerte*.

A continuación, en frases patrióticas y ardientes, ensalzó el he-

roísmo del Rey Don Sancho y el de los navarros todos en Las Navas. Terminada la oración fúnebre se cantó un solemne responso, terminando así los últimos funerales dispuestos en honor de los heroicos navarros de Las Navas.

A fe que la insigne Navarra, fiel a sus clásicas tradiciones, ha cumplido brillantemente con los piadosos homenajes dedicados a sus héroes.

B.



## MISCELÁNEA

---

DE FERROCARRILES.—DE OVIEDO A HENDAYA.—DE PAMPLONA A SAN SEBASTIÁN.—EL ANGLO-VASCO-NAVARRO

A HORA que los ferrocarriles constituyenn el tema de más palpitante actualidad, dedicaremos esta sección a las nuevas líneas, o complemento y ampliación de anteriores, que están en ejecución en el país vasco.

\* \* \*

Comenzaremos por la de Oviedo a Hendaya, de que forma parte el nuevo trozo de San Sebastián a la frontera francesa.

Los 21 kilómetros que constituye el trozo que acabamos de nombrar, mucho más que por sus dificultades y costo relativo, tiene una capitalísima importancia, quizás la mayor, entre todas las líneas ferroviarias construidas en estos últimos treinta años en España.

La red de 1.800 kilómetros de vía de un metro, actualmente en explotación en el Norte y Noroeste de España, que alcanzará a más de 3.000 kilómetros cuando se lleve a cabo el plan de ferrocarriles secundarios y estratégicos, no podía ser tributaria de las grandes líneas en tan pequeño trozo como el que ahora se construye, para sus relaciones directas con Francia. Esta sola consideración demuestra lo que hemos afirmado en el párrafo anterior.

El proyecto de construir la línea a que nos referimos, existía desde muy antiguo. La petición de concesión era simultánea o anterior a las de las líneas de vía estrecha que hoy existen en nuestro país, excep-

tuando la de Bilbao a Durango; sin embargo, el excesivo costo de pesetas 500.000 por kilómetro, no podía dar margen para resultados halagüeños, hasta que la aplicación de la electricidad a la tracción facilitara una explotación mucho más económica, permitiendo una gran frecuencia de trenes entre San Sebastián y la frontera francesa, sin perjuicio de atender las relaciones entre todo el Norte de España con el Sur de Francia.

No bastaba esto para que fuera un hecho la construcción del ferrocarril. La pesadez del mercado, las cuestiones sociales con el consiguiente retramiento de los capitales y, sobre todo, cierta apatía para el estudio detenido de los negocios, que contrastaba con la febril impaciencia de acometerlos, observada al principio de este siglo, fueron causas que motivaron un retraso en la ejecución de los trabajos, hasta que la tenacidad, actividad y talento del malogrado D. Plácido Allende, vencieron los obstáculos que se presentaban para la realización de la empresa, a la cual dedicó sus últimos esfuerzos, apoyado por un núcleo de amigos, cuyos nombres reservamos por temor a herir su modestia.

El 11 de Mayo de 1910 se firmó el contrato de construcción de este ferrocarril con los Sres. Ochandiano y C.<sup>a</sup>, para la explanación, y con los Sres. E. Grasset y C.<sup>a</sup>, para el material eléctrico fijo y móvil. Desde esta fecha se dió por construído el ferrocarril. La honorabilidad y respetabilidad de los contratistas, eran garantía firmísima del apetecido resultado.

A punto hoy de terminarse las obras, hay que reconocer una actividad inusitada al observar la colosal importancia de los trabajos, que muy a la ligera nos permitimos apuntar.

Los trenes del tráfico local saldrán del centro de San Sebastián, recorriendo algunas calles de esta encantadora ciudad para llegar al empalme con la línea de los Vascongados, en la misma estación de Amara; continúa la línea bordeando el Urumea, cruza en paso superior al Norte, para llegar al pintoresco valle de Loyola, en donde se halla la estación de este nombre, empalme con la del ferrocarril a Hernani, y más tarde con la línea de Pamplona.

En esta bifurcación de Loyola se proyecta elevar un sencillo monumento a la memoria del Excmo. Sr. D. Plácido Allende, iniciador y fundador de ambas líneas, como justo homenaje al hombre incansable que agotó sus energías en aras del progreso industrial. El proyecto es

debido a su amigo el reputado arquitecto D. Leonardo Rucabado, y del busto que corona el monumento se ha encargado el laureado escultor D. Quintín Torre.

Saliendo de la estación de Loyola, cruza este valle, atraviesa el Urumea sobre elegante puente de sillería, para entrar en un túnel de más de 2.000 metros, la obra más importante de la línea. A su salida está el puerto de Pasajes, en el cual tendrá emplazadas sus líneas para el tráfico de mercancías.

Pasa la línea bajo la carretera y el ferrocarril del Norte a la salida del puerto de Pasajes, para llegar a Molinao, en donde se ha construido un viaducto de 250 metros de longitud, obra de una importancia técnica que acredita la inteligencia de sus directores los ingenieros señores Alonso Zabala y Azqueta (D. Horacio) y en la que, a juicio de salientes personalidades científicas, se han resuelto verdaderos problemas de construcción. El objeto de este viaducto no es otro que el de la suspensión de cinco pasos a nivel por las calles del barrio de Molinao (Pasajes).

En muy poco tiempo se ha de llegar de Molinao a la industrial Rentería, en cuya estación están enclavados los amplios y espléndidos edificios destinados a central eléctrica, cocheras, batería de acumuladores, talleres y oficinas, con más el departamento de calderas para reserva. Todos estos edificios tienen magnífico acceso por una avenida de diez metros de anchura, que parte de la plaza del Mercado.

Atravesando un pequeño túnel, se da vista al valle de Oyarzun, paisaje encantador cruzado por carreteras, vías férreas del Norte y de Arditurri (ferrocarril minero) para después internarse y disponerse a pasar la divisoria de Gainchurizqueta, siguiendo trazado paralelo al Norte hasta llegar a la estación de Irún (mercancías), continuando hasta el Paseo de Colón, en donde se emplazará una bonita estación para viajeros.

A la salida está la vega del Bidasoa, y atravesando un magnífico puente de piedra de cinco arcos, de veinte metros de luz, llegamos al término de la línea en la estación del Midi, de Francia.

Respecto al material fijo y al de explotación, teniendo en cuenta que las velocidades han de alcanzar a más de 60 kilómetros a la hora, se emplean carriles de 32 K 200 por metro lineal, suministrados por la Sociedad Altos Hornos de Vizcaya, y los motores y coches son de gran solidez y de lujosa decoración.

Los coches motores son de 18 metros de largo, provistos cada uno de cuatro motores de a 56 H. P. cada uno, equivalentes a 224 H. P. por coche motor. Las plataformas se destinan al conductor únicamente, quien dispone en dicho departamento de una pequeña central eléctrica, tal es el número de aparatos registradores, interruptores y automáticos de señales que, además del controlador y frenos, están a su vigilancia y cuidado.

A continuación hay un departamento salón de doce asientos equivalente a la primera clase, severa y ricamente decorado. En el centro, departamento de equipajes, y el resto se destina a clase única con cuarenta asientos. Todos los departamentos tienen entrada independiente y el aspecto general del coche recuerda a los de la Compañía internacional de Wagons-lits.

La central eléctrica de Rentería dispone de los elementos más modernos, estando de tal manera dispuesta y estudiada, que hace alejar todo temor de paradas e interrupciones. Es un modelo de instalación que honra a la casa Brown Boveri y C.ª

Aun cuando no está fijado el cuadro de marcha, existe el proyecto de que todos los trenes procedentes de Bilbao, Santander y Asturias, tengan combinación directa con Francia, sin transbordo alguno; y para el tráfico local se dispondrá de una salida de San Sebastián para Hendaya cada veinte minutos y viceversa. La misma combinación que los trenes procedentes de Bilbao tendrán los que han de llegar de la línea de Pamplona.

Tenemos entendido que la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados tiene estudiadas algunas mejoras en el trazado y que está dispuesta a realizarlas, mejorando mucho la línea y acortando la distancia en manera bastante sensible.

Realizada esta mejora, cómodamente podría hacerse el viaje directo de Bilbao a San Sebastián en dos horas y tres cuartos, permitiendo de este modo alcanzar el sudexpres en Hendaya, saliendo de Bilbao a las siete en vez de hacerlo en el actual tren de las cinco y media de la mañana, invirtiendo justas catorce y media horas entre Bilbao y París. Esto sólo da una idea de la importancia que para Bilbao ha de tener la apertura de la nueva línea y el beneficio que ha de reportar al comercio el acortamiento de distancia y tiempo con la frontera.

En cuanto a San Sebastián, sus beneficios han de ser incalculables, pues la facilidad de comunicaciones con villas tan importantes como

Rentería, Irún, Fuenterrabía, Hendaya y su playa, Biarritz y Bayona, hará aumentar el tourismo en una proporción que no nos atrevemos a calcular, sin que de este tráfico dejen de participar todas cuantas líneas están actualmente en explotación en San Sebastián, como son el Norte, Tranvía de San Sebastián, ferrocarril de Hernani, Tranvía de Ulía, Tranvía de Andoain a Tolosa y especialmente Ferrocarriles Vascongados.

Se trabaja activamente en conseguir las mayores facilidades para los viajeros con respecto a las Aduanas francesas y españolas, haciendo que esta última pueda proceder en ruta al reconocimiento de los pequeños bultos de mano, con lo cual se habrá dado un gran paso en lo que, respecto a este punto, tanto se ha reclamado.

\* \* \*

Están muy avanzadas las obras del ferrocarril estratégico de Pamplona-Plazaola-San Sebastián, y su recorrido se divide en tres secciones, de conformidad con el proyecto del notable ingeniero de caminos D. Manuel Alonso Zabala.

La primera sección de este ferrocarril comprende una longitud aproximada de unos veintiocho kilómetros, desde Pamplona hasta las inmediaciones de Latasa.

Para entrar en Pamplona atravesará el puente sobre el río Arga, cuyas pilas y estribos están al terminar, se meterá en un pequeño túnel que se abrirá por bajo de la carretera de la estación y después marchará por debajo de la Granja Agrícola a cielo descubierto hasta las proximidades del Cementerio, donde comenzará a describir una curva para subir a la planicie de Pamplona, cruzando la carretera de Tafalla por medio de un pequeño viaducto para bordear el fuerte del Príncipe y venir a parar a las afueras del Portal de San Nicolás, donde se instalará la estación, junto a las cocheras del Irati, circunstancia ésta que facilitará el intercambio de productos entre las dos regiones.

Volviendo en el trayecto señalado y empezando en Artica, se observa que los trabajos están muy adelantados; en el trozo que sigue paralelo a la línea del Norte están al terminar las trincheras, y casi terminados los terraplenes en las inmediaciones de Venta Berri.

En túneles se ha adelantado mucho, pues puede decirse que está perforado el túnel de Berriosuso en las inmediaciones de este pueblo, túnel de unos doscientos metros, así como el de la Peña de Añezcar, de unos cincuenta metros.

Desde este túnel hasta Sarasa están completamente terminadas las explanaciones y obras de fábrica, que no son pocas, y en lo de Erice y Sarasate están también para terminar las obras de explanación.

Hay que tener presente que en varios sitios ha sido preciso hacer desviaciones de la carretera provincial, como sucede en el collado de Sarasate.

Cerca de esta desviación están para terminarse las obras de calado del túnel de Aizcorbe, de unos 600 metros y con sus productos se está llevando a ejecución la desviación de la carretera y explanación de la línea en dirección a Irurzun, donde ha habido precisión de construir grandes muros de contención hasta llegar al río Larraun.

El trazado desde este punto se presenta lleno de dificultades. El túnel de las Dos Hermanas, de unos 300 metros, está ya perforado por completo, y junto a la antigua fábrica de calderas se ha emprendido una nueva desviación de la carretera para quitar oblicuidad al paso de nivel.

En este trozo se ha emplazado sobre el río Larraun un hermoso puente del que están terminados ya los estribos y las pilas; y todos los demás trabajos hasta las proximidades de Latasa, están terminados.

La segunda sección en que se han distribuído estos trabajos, comprende desde Latasa hasta el túnel de Huici en su primera mitad.

Total unos 13 kilómetros aproximadamente y de su dirección está encargado el distinguido ingeniero D. Félix Oraá.

También aquí desde la estación de Latasa hasta el paso sobre el río Basaburúa, están comenzando las explanaciones, y terminado el puente de fábrica sobre este río con sus terraplenes de avenidas y muros de contención. El túnel por el que atraviesa después la carretera, está también casi terminado y revestido, así como las explanaciones hasta San Miguelcho.

Para formarse idea de las dificultades de ejecución del proyecto en esta parte, baste manifestar que en un palmo de terreno, como quien dice, hay ocho puentes y tres túneles; éstos están ya perforados en su totalidad y falta muy poco para su revestimiento. También los ocho puentes mencionados están terminados en lo que a sus obras de fábrica se refiere, y en el último de ellos, sobre el río Larraun, se han colocado ya los tramos metálicos.

Después, para entrar en Lecumberri, ha precisado construir grandes muros de contención, tageas y alcantarillas, pues en esta parte el terreno es sumamente movedizo, y al propio tiempo ha habido que

luchar con los inconvenientes de tener que abrir unos cuantos túneles más en este terreno, en el que se ha hecho una nueva desviación de la carretera.

Pero la gran obra de la línea ha sido el túnel de Huici.

Un túnel de cerca de tres kilómetros calculados de longitud, en un terreno húmedo y movedizo en el que por otra parte los medios escasos de comunicaciones, el aislamiento, mejor dicho, de aquella comarca lo dificulta todo, es una obra gigantesca de muchos arrestos para el que la ha de emprender.

Después de un par de años de continuado trabajo, no han podido abrirse todavía por este lado más que unos 600 metros, cuyo revestimiento está terminado casi por completo, pues para aumentar las dificultades de esta obra ha resultado el terreno malísimo y con frecuentes filtraciones, por lo cual ha sido preciso caminar muy poco a poco y con grandes precauciones para evitar desprendimientos que hubieran causado desgracias sensibles.

Pero se cree que en pasando el barranco de Huici disminuirán las filtraciones, el terreno será por consiguiente más compacto y se podrá avanzar en los trabajos más rápidamente.

La tercera sección comprende desde Huici a Plazaola, unos 15 kilómetros aproximadamente.

Aquí se ha avanzado mucho más en los trabajos de perforación, pues el terreno es tan bueno, que ni siquiera se han hecho precisos los revestimientos.

A la salida de este túnel ha habido precisión de ejecutar inmensos terraplenes para salvar el arroyo Leizarán y otro afluente suyo, hasta llegar a un túnel llamado de Santa Cruz, de 600 y pico de metros, que está terminado casi en su totalidad.

En esta parte de terreno tan montañoso en la que se ha hecho precisa la apertura de unos cuantos túneles, ha venido a aumentar las dificultades de ejecución la necesidad de salvar grandes valles que quedan en la hondonada, por medio de hermosos viaductos.

Antes del túnel de Santa Cruz que acaba de mencionarse, se han terminado tres viaductos y después en las proximidades de Leiza se ha terminado ya la construcción de un viaducto de cuatro arcos de fábrica sobre el arroyo Urbieto.

Después de salir del pueblo y junto a la estación Leiza Areso, se ha emplazado un nuevo viaducto de cuatro arcos de 10 metros de luz.

Desde aquí hasta Plazaola está completamente terminada la línea, perforados todos sus túneles y sentadas las traviesas y carriles en una extensión de unos tres kilómetros aproximadamente.

En esta parte de la línea, cuyos trabajos acaban de describirse ligeramente, tendrá Pamplona dos estaciones: una en el lugar ya indicado y otra que se llamará de empalme en las proximidades de la estación del Norte.

Habrá también las siguientes estaciones: Berriosuso (situado en el cruce de las carreteras de Utzama y Pamplona), Sarasa (entre el pueblo y la carretera), Irurzun (junto al cementerio), Latasa, Lecumberri (a la entrada del pueblo), Huici (en las proximidades del túnel), Leiza, Areso y Plazaola.

En Plazaola se unirá a la línea ya construída hasta Andoain, de 21 kilómetros de extensión.

Pero aunque construído el ferrocarril en esta parte para ajustarlo o adaptarlo a la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos, precisarán obras de reforma de alguna importancia, por tener en la actualidad este trazado pendientes más grandes y curvas más pequeñas que las que se preceptúan en la mencionada ley.

Por cierto que el paso del tren por esta parte ha de ser sorprendente para el viajero, pues no puede concebirse siquiera, paisaje más bellamente encantador que el que se recorre en este trayecto.

Para dar una idea de lo abrupto del mismo, bastará decir que la Diputación de Guipúzcoa, que ha ejecutado en sus frondosos valles tan colosales obras para procurarles los convenientes medios de comunicación, no se ha atrevido a hacer pasar una carretera por el término de Plazaola, desistiendo de cuantos intentos en contrario se han formulado.

No hay nada tan bellamente agreste como esta zona. Bajadas pendientísimas, revueltas tortuosas, y todo ello unido a una serie de 22 túneles en unos kilómetros de terreno, forman un conjunto encantador, que estamos todos seguros de que ha de agradar sobremanera al viajero.

Los concesionarios de este ferrocarril han obtenido también la concesión de una nueva línea de Andoain a Lasarte, cuyos trabajos de construcción están adelantadísimos, tanto en lo que se refiere a la apertura de túneles como en lo que hace relación a las explanaciones.

Y mediante esta nueva línea de unos nueve kilómetros no más de

longitud, los trenes de Pamplona pasarán hasta Lasarte y allí, sin transbordo ninguno, continuarán hasta San Sebastián o Bilbao, según los casos.

No hay que olvidar que por medio de esta combinación con los ferrocarriles vascongados se adquieren grandes facilidades para los viajes directos a las provincias de Santander y Asturias.

Este ferrocarril se espera esté en total circulación en todo el año de 1913, y acortará en unos 35 kilómetros la distancia entre Pamplona y San Sebastián.

\* \* \*

Hace más de treintá años que fué aprobado oficialmente el ferrocarril conocido hoy con el nombre «Anglo-Vasco-Navarro».

Entonces se denominaba «De Estella a Durango por Vitoria con ramal a Lerín» y discrepaba su trazado del actual. Además se imponían condiciones qué hoy parecen absurdas a los ingenieros.

El ferrocarril tenía proyectado un trazado de 187 kilómetros y con pasos sumamente difíciles, por ir contra la corriente natural del Ega.

En seguida comenzaron las dificultades que determinaron un desbarajuste de modificaciones y adiciones tantas, que ya no llegaba a entenderse nadie y estas dificultades alcanzaron un grado tal, que se vió desde luego la imposibilidad de acometer la empresa en aquellas condiciones.

Sin embargo, animada la empresa por el apoyo que Diputaciones y país ofrecían, inauguró las obras, y a los pocos años de aprobarse el proyecto, estaba ya totalmente construída la parte de Vitoria a Salinas de Léniz, que comprende unos 18 kilómetros y un buen trozo más en dirección a Los Mártires.

El trozo de Vitoria-Salinas era, indudablemente, el más fácil del trazado y por eso se acometió enseguida. Sin embargo, no hay que olvidar que la misma empresa constructora acometió también las obras en pasos verdaderamente difíciles hacia Arechavaleta y Mondragón, donde están muy adelantadas las explanaciones y obras de fábrica.

Los 18 kilómetros de Vitoria a Salinas de Léniz los puso en seguida en explotación la Compañía constructora, pero luego los abandonó, y después de declararse desiertas las tres subastas que marca la ley para proveer a la línea de Empresa que pudiera encargarse de su explota-

ción, hubo de incautarse el Estado de la línea, explotándola por su cuenta y dirección, pero sin hacer ningún avance en las obras.

Unicamente durante unos meses se trabajó en algunos kilómetros hacia San Martín, pero en cantidad verdaderamente inapreciable.

Desde el momento en que el Estado se incautó del trozo de ferrocarril de Vitoria a Salinas de Léniz y comenzó a perder dinero en la explotación de la línea, la incertidumbre, en este caso bien negra, comenzó a apoderarse del ambiente.

El mucho coste presupuestado de las obras proyectadas era un obstáculo casi insuperable a que pudiesen verse realizadas aspiraciones con tanto cariño alimentadas por el país.

Desde luego, que Navarra era la que tenía más opción a abrigar estos recelos y pesimismos, pues declarado por los ingenieros que el trozo que exigía mayores sacrificios era el de Vitoria a Estella, y adelantada en gran parte la construcción por la parte contraria, no cabe duda de que ha habido gran peligro en que se llevase el ferrocarril por otro lado, o se construyese solamente en aquellos trozos, dejando de lado el de Vitoria a Estella con evidente perjuicio de Navarra.

Pero por lo demás, forzoso es confesar que las tres Diputaciones de Alava, Guipúzcoa y Navarra han caminado siempre de acuerdo obrando con gran alteza de miras. Precisamente a su acción constante, enérgica y tenaz se debe el que haya podido darse tan gran paso en asunto que se presentaba tan enmarañado.

En una de las conferencias celebradas por dichas Corporaciones se convino en la supresión del ramal a Lerín, que constituía una dificultad para llevar adelante el proyecto, y se introdujeron otras modificaciones que se tradujeron en economías apreciables.

Solamente en Navarra se redujo el presupuesto de las obras en cerca de tres millones de pesetas.

Claro está que la acción unificada de las tres Diputaciones fué encaminada a conseguir del Estado una solución aceptable para el problema con las mayores ventajas posibles.

El Estado se mostró propicio desde un principio.

Era natural que así fuese, pues la construcción del Anglo-Vasco-Navarro en su totalidad suprimiría del capítulo de sus gastos lo que satisface por la explotación de la línea Vitoria-Salinas.

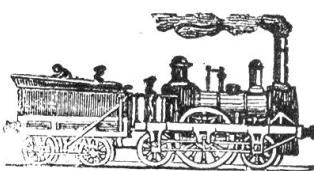
Así, pues, a pesar de los acostumbrados regateos, se obtuvo por fin el proyecto de ley, ya aprobado, por el que se incluye en la de ferroca-

rriles secundarios, con la subvención que el Estado otorga a estas líneas y la garantía correspondiente del interés del capital total del presupuesto.

Aparte de esto, las Diputaciones subvencionarán la construcción de la línea con 1.250.000 pesetas, pagaderas a prorrata según el número de kilómetros en cada provincia. Además, la Diputación de Navarra, para no quedar de lado en esta cuestión y en atención a que por la mayor dificultad que ofrece la construcción en la parte navarra se requería ofrecer mayor aliciente a las empresas, acordó dar otra subvención de 2.000 pesetas por kilómetro a los setenta que cruza la línea en la provincia.

Si a esto se añaden las cesiones de terreno hechas ya en firme, se reúnen unos 2 millones de pesetas de subvención, y se valoran los trabajos de los ciento treinta y un kilómetros de la línea en unos 14 millones de pesetas.

El estado actual de la línea es el siguiente: de Vitoria a Estella, que son setenta y dos kilómetros, están sin empezar siquiera los trabajos; el de Vitoria a Salinas, con una longitud de unos dieciocho kilómetros, está construido y en explotación; desde Salinas hasta Arechavaleta, están muy adelantados los trabajos en una extensión de unos veinte kilómetros, y desde aquí hasta Mártires están sin comenzar los trabajos en unos dieciocho kilómetros.



## CRÓNICA

E alejaron de nosotros los numerosos visitantes del período estival, se fué la alegre juventud a poblar las aulas universitarias, y hasta el brillante Orfeón Donostiarra se ha marchado a Madrid a reverdecer sus laureles con los triunfos que le esperan en la coronada villa.

Todos se fueron, nos quedamos sin más acompañamiento que los furiosos temporales, empeñados en la ingrata tarea de arrojar de aquí árboles, faroles, chimeneas y miradores. Complemento solemne del ahuequen.

La mar, con el ceño adusto de sus encrespadas olas, parece querer contribuir al total desalojamiento. Ya no presenciamos escenas de sugestivo encanto, como la llegada de los vaporcitos abarrotados de abundante y rica pesca. Hoy ni las lanchas salvavidas se ven libres de un inoportuno *tira-bira*.

Díganlo sino los expertos marineros, que en las pruebas verificadas en la playa de Gros, fueron arrojados al mar.

Salvándose, según voz pública, gracias a los chalecos. A los chalecos salvavidas.

A lo que respondió con aire filosófico cierto capitalista de esquina:  
—De algunos apuros suelen salvar los chalecos..... o sus bolsillós.

TEA

En prensa el presente número, recibimos la dolorosa nueva del fallecimiento de D. Pablo Alzola. Sin tiempo para más, nos limitamos por hoy a consignar nuestro hondo pesar por pérdida tan irreparable, y expresar a la familia del ilustre finado la manifestación de nuestra sentida condolencia.

## ESCENAS MARINERAS



Huestros «arrantzales» descargando la pesca en un rincón  
del puerto de San Sebastián.

## SOCIEDAD DE OCEANOGRÁFIA DE GUIPÚZCOA

### EXTRACTOS DE LAS SESIONES CELEBRADAS

POR LA

# Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa

28.<sup>a</sup> SESIÓN (EXTRAORDINARIA)

*Martes 16 de Abril de 1912*

El martes 16 del corriente, se congregó nuevamente por la tarde en el escritorio de D. Julian de Salazar la Junta Directiva de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, para seguir tratando acerca de los trabajos realizados para ver de lograr, en pro de los pescadores de embarcaciones menores, los retiros para la vejez en combinación con el Instituto Nacional de Previsión, e indirectamente para todos ellos, los beneficios de la ley de Accidentes del Trabajo, ya que no es posible de un modo directo, hallándose este segundo punto en estudio, a la vez que en San Sebastián, en el Instituto Nacional de Reformas Sociales, de Madrid.

Concurrieron los Sres. Aristeguieta, Balbás, Bertrand, Cendoya, presbítero, Caballero, Machimbarrena (A.), Molina, Orcolaga, presbítero, Salazar y Soraluce.

El Sr. Balbás, dió cuenta detallada de todo lo actuado desde la última sesión extraordinaria de 11 de Abril corriente, y en su vista, se acordó la constitución de una Junta de Patronato, para que pueda existir así una personalidad legal, que represente a los patronos amos, entidad que no hay entre las tripulaciones de embarcaciones menores.

El Sr. D. Paulino Caballero aplaudió mucho la idea.

Para dar forma a tan importante asunto y ocuparse de todo lo relativo a la formación y funcionamiento de la projectada Junta de Pa-

tronato, fué nombrada una Comisión especial compuesta de los señores Balbás, Cendoya, Molina, Salazar y Soraluce.

Se procedió a la redacción de un anteproyecto de Junta de Patronato, de la cual formarán parte personalidades donostiarras de todos los partidos, y que se dará a luz cuando sea oficial.

Los Sres. Balbás y Socaluce, insistieron en la necesidad de que en bien de todos los mareantes, y sin humillaciones ni imposiciones de parte alguna, se llegue a la unión y concordia entre las dos rivales Cofradías de pescadores donostiarras, debiendo tomar la Sociedad de Oceanografía la iniciativa de tan generoso ideal.

Apoyada tan simpática aspiración por los Sres. Cendoya y Salazar, así se acordó, conviniéndose que sea la Comisión que acababa de nombrarse la encargada de gestionar la paz social entre los pescadores donostiarras, y luego entre las demás cofradías rivales de los puertos de Guipúzcoa.



Fué escuchada con suma satisfacción y gratitud una expresiva comunicación oficial del señor Consejero privado, Jefe del Gabinete civil de S. A. S. el Príncipe soberano de Mónaco, donde, contestando a la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, dice en nombre del Príncipe, que su augusto señor ha remitido ya al Rey D. Alfonso XIII la Memoria relativa al progreso de los estudios oceanográficos en España, y que en cuanto a los datos solicitados acerca de zonas y reservas internacionales de pesca en alta mar y costas, ha encargado el Príncipe al ilustre Director del Museo Oceanográfico de Mónaco, Dr. Richard, que dé toda clase de detalles a la Sociedad.

Se consignaron muy sentidas gracias al Príncipe de Mónaco por su cariñosa solicitud en pro de los pescadores, no sólo del Cantábrico, sino de toda España, y se remitirá oficialmente al señor Comandante de Marina de San Sebastián, el escrito del Jefe del Gabinete civil del Príncipe D. Alberto I para que lo traslade a la Dirección General de Navegación y Pesca.

Con dicho motivo, se entabló una muy interesantísima discusión científico-industrial-oceanográfica acerca de la pesca menor en el Cantábrico actualmente, entre los Sres. Cendoya y Soraluce.



La Junta se enteró oficiosamente, con viva satisfacción, que otros nuevos alumnos marineros de la Escuela de Pesca, se han presentado a examen ante la Comandancia de Marina, siendo aprobados y obteniendo el título de Patrones de pesca.

Son, pues, ya diez los alumnos diplomados en el presente curso,

que terminará en Mayo; tan brillantes resultados animan a la Sociedad a dar mayor desarrollo a la Escuela de Pesca y a crear las clases teórico-prácticas de fogoneros-habilitados de vaporas de pesca.



Terminada la sesión, pasaron los Sres. Balbás, Cendoya, Molina y Soraluce al muelle a entrevistarse con valiosos elementos de ambos bandos rivales, quedando bien impresionados.

### 29.<sup>a</sup> SESIÓN (EXTRAORDINARIA)

*Lunes 10 de Junio de 1912*

En la ciudad de San Sebastián, a 19 de Junio de 1912 y sus cinco y media horas de la tarde, volvió a congregarse en sesión extraordinaria, en el escritorio de D. Julián de Salazar, esta Junta Directiva de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, bajo la presidencia de D. José María de Aristeguieta, concurriendo los señores vocales D. Esteban Bertrand, D. Paulino Caballero, D. José Cendoya, presbítero, D. Juan Miguel Orcolaga, pbro., D. Javier Peña y Goñi, D. Alberto Machimbarrena, D. Manuel Mercader, D. Julián de Salazar, D. Pedro M. de Soraluce y D. Fernando Molina.

Excusaron su asistencia los Sres. Añibarro y Cañizares, hallándose ausentes en Fuenterrabía, París y Pau, respectivamente, los señores Comandante Militar de Marina D. Joaquín Escoriaza (Presidente honorario), Marqués de Seoane (Presidente) y D. Tomás Balbás (Tesorero).



Como prueba especialísima de cariño y reconocimiento hacia su dignísimo señor Presidente, esta Junta Directiva acuerda por unanimidad y con verdadera satisfacción suscribir un expresivo mensaje de felicitación por el restablecimiento, tras larga y peligrosa enfermedad en París, de la Excma. Sra. Marquesa de Seoane y de Alhama, y de gratitud por los constantes y señalados servicios prestados por el Marqués de Seoane a los pescadores, a las ciencias oceanográficas y a esta Sociedad.



En nombre de la Comisión especial de la proyectada *Junta de Patronato* propuesta por el Instituto Nacional de Previsión para ver si in-

directamente, dado lo difícil y muy complicado del problema, se podrían lograr las ventajas del retiro para la vejez y los beneficios de la ley de Accidentes del Trabajo, en pro de los pescadores de embarcaciones menores, no sólo de las Cofradías de Mareantes del Cantábrico, sino para las de toda España, el Secretario general de la Sociedad, don Pedro Manuel de Soraluce, dió detallada cuenta de todo lo laboriosamente gestionado y de las dificultades grandes, morales y materiales, con que se lucha para llegar a un fin práctico.

Componen dicha Comisión los Sres. Balbás, Cendoya, Molina, Salazar y Soraluce.

En vista de dicho descargo y de la documentación mediada, en especial ante un escrito, fecha 24 de Abril pasado, del popular y benemérito Director del Observatorio Meteorológico de Igueldo, D. Juan Miguel Orcolaga, presbítero, donde demuestra lo bien que conoce a los pescadores y Cofradías de Mareantes de todo el Cantábrico (desde Francia a Portugal), y sostiene que considera imposible la organización y funcionamiento próspero de la Junta de Patronato proyectada; se acordó, a propuesta de los Sres. Aristeguieta y Salazar, que ante todo se den expresivas gracias al ex Ministro de Fomento y Socio de Honor D. Fermín Calbetón, por sus trabajos y buenos deseos cerca del Gobierno e Institutos Nacionales de Previsión y Reformas Sociales, en pro de los pescadores; que continúe la Comisión sus laboriosas gestiones y que se espere el regreso de los señores Marqués de Seoane y Balbás para tomar una resolución definitiva, máxime estando estudiando muy detenidamente en Pau tan difícil y complicadísimo problema sociológico, más aún que el de los empleados móviles de los ferrocarriles, el digno y erudito Vocal-Tesorero, Excmo. Sr. D. Tomás Balbás, quien en breve regresará a San Sebastián con su distinguida familia.



Respecto a las reclamaciones del señor Interventor de la Ordenación de Pagos por obligaciones de Instrucción Pública y Fomento, don Rafael María Cavanillas y Arrazola, acerca de la inversión de fondos de la subvención de 650 pesetas concedidas por el Ministro de Fomento, quedó encargado el Sr. Aristeguieta en escribir sobre el particular a su amigo el Ministro de Fomento, Sr. Villanueva.



Fueron detalladas las gestiones particulares efectuadas, y presentando a examen de la Junta, a la vez, un proyecto de exposición al excelentísimo señor Presidente del Consejo de Ministros, D. José Canalejas, para ver de lograr que los pescadores se beneficien de la Ley (en

estudio) de Reglamentación del juego, doblemente por ser dichos operarios los de peor condición material existentes en España, completamente abandonados y postergados por las leyes sociales y a quienes no alcanzan las ventajas y beneficios que a los demás obreros: unos verdaderos parias.

El borrador, cuyo autor es el Sr. Soraluce, dió lugar a una extensa, animada e interesantísima discusión, siendo aceptada la idea en principio, y a propuesta de los Sres. Aristeguieta, Caballero, Peña y Goñi, Mercader y Salazar, se aprobó por unanimidad una fórmula que redactó y defendió D. Alberto Machimbarrena, quedando todos conformes.

Fué hábil encauzador de la discusión D. Paulino Caballero.

Bajo dicha base, se dirigirá oficialmente la Sociedad de Oceanografía al señor Presidente del Consejo de Ministros, quien desde hace meses, así como el señor Ministro de Marina, General Pidal, está al corriente de las aspiraciones de la Sociedad, por mediación del señor Marqués de Seoane.



La Comisión gestora de la Escuela de Pesca, dió cuenta oficiosa, a reserva de efectuarlo oficialmente, cuando regrese de París el Presidente, Sr. Marqués de Seoane, del brillante resultado de dicho Centro docente popular, y de las aspiraciones de mejoras en estudio.

Constituyen la Comisión los Sres. Balbás, Cendoya, Mercader y Soraluce.

La Junta escuchó con suma satisfacción los datos y detalles aportados oficiosamente por los Sres. Cendoya y Mercader, acordándose haber sido oído todo con sumo agrado; que el Sr. Aristeguieta se entrevistó con el señor Comandante militar de Marina acerca de varios detalles referentes a Reglamentos y exámenes, ya que además de la formación de «Patrones de Pesca», se tiende ahora a crear «Patrones de Cabotaje» y a organizar la asignatura de «Fogoneros-habilitados» (maquinistas de vaporas de pesca).

Se tributó un merecido elogio al Director de la Escuela de Pesca, Capitán de Marina Mercante de primera clase y Práctico mayor, don José Agote, y se indicó la conveniencia, aceptada en principio por unanimidad, de nombrar profesores al también Capitán de Marina Mercante, hoy sacerdote, Sr. López Albizu y al Maquinista naval de primera clase, D. Manuel Palomeque.

La Junta agradeció mucho los trabajos de los Sres. Cendoya y Mercader.



El Secretario general llamó la atención acerca de otro problema marítimo-pesquero, igualmente de suma transcendencia industrial, científica y social para las empresas, pesquerías y Cofradías de Mareantes del Cantábrico, sobre todo; sea el nuevo Tratado de Comercio con Portugal, que tanto daño causará en estas costas, si no se solicita y logra la anulación de la entrada en franquicia en España del pescado procedente de dicha nación.

Con datos que demuestran lo bien estudiado de la materia, sostuvo que al amparo de dicho Tratado, vapores de pesca de altura, franceses, ingleses y hasta alemanes y holandeses, introducen por Oporto y Lisboa, en plena libertad, en España, sus cosechas de las costas de Marruecos y Canarias, haciendo así un daño inmenso a los pescadores e industriales españoles y a la misma Hacienda nacional; elogió el proceder de la Cámara de Comercio de La Coruña, que ha pedido la anulación de tan irritante privilegio; enalteció al celoso e ilustrado Diputado a Cortes por Cambados (Pontevedra), D. Pedro Seoane Varela, tan entusiasta amigo de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, y pidió que se proteste contra dicha franquicia y se solicite oficialmente su abolición a los Ministros de Estado y Hacienda.

Con dicho motivo se leyó una expresiva carta del Diputado a Cortes por Cambados (Pontevedra), D. Pedro Seoane Varela, fechada en Madrid, conviniéndose que se le signifique el agrado con que ha sido recibida la misma.

El Sr. Mercader con interesantísimos detalles apoyó lo propuesto por el Sr. Soraluce, acordándose que la Sociedad de Oceanografía se dirija oficialmente acerca del particular a los Ministros de Estado y Hacienda, Cámara de Comercio de La Coruña, Diputados a Cortes don Manuel Lizasoain y D. Pedro Seoane Varela y Senadores Sres. Calbetón y Picavea.



Se hizo constar que durante la ausencia del Vocal Tesorero don Tomás Balbás, quedaba autorizado para sustituirle, el Vocal Secretario Archivero D. Fernando Molina.

Y terminó la sesión, leyendo el Sr. Bertrand una carta particular del Director del Museo Oceanográfico de Mónaco, Dr. Richard, anunciando un espléndido regalo científico de S. A. S. el Príncipe soberano D. Alberto I, como premio y estímulo para la Sociedad.

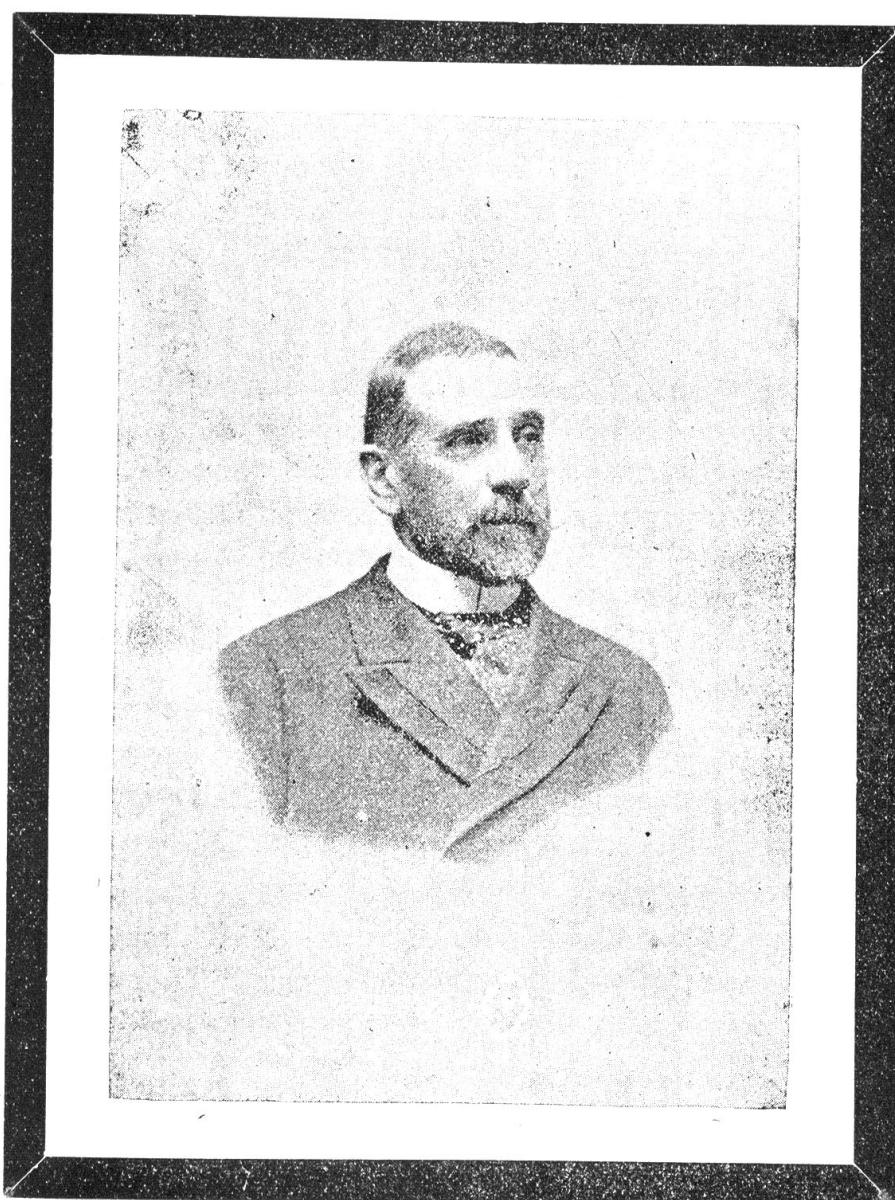
Cuando sea oficial se darán expresivas gracias a S. A. S. Monseñor el Príncipe soberano de Mónaco.

Se levantó la sesión a las ocho.

# EUSKAL-ERRIA

REVISTA VASCONGADA

T.º LXVII SAN SEBASTIÁN 15 DE NOVIEMBRE DE 1912 N.º 1068



Exmo. Sr. D. Pablo de Alzola y Minondo.

† EL 25 DE OCTUBRE DE 1912

## Excmo. Sr. D. Pablo de Alzola y Minondo

---

En Bilbao ha muerto y su nombre ilustre, que perdurará en largas generaciones, va unido íntima y substancialmente con la historia política, social e intelectual del país vasco. Fué D. Pablo de Alzola un temperamento recientemente vasco, en que la voluntad y la nobleza, llevados a su más alto grado de perfección, constituyeron el blasón de su vida, el escudo de todos sus actos. Escasamente se encontrará otro carácter que le haya superado en virtud, laboriosidad y cariño intenso al país donde nació. Era donostiarra de nacimiento y donostiarra en sus actos.

Hombre de inteligencia clara, de talento cultivado, con un constante estudio y observación de la vida, llegó a brillar con luz propia en todas aquellas ramas del saber humano que con su intuición pudo abarcar. Demostráballo en la multitud de publicaciones que dió a luz, cargos que ejerció, artículos periodísticos que publicó, propaganda que llevó a cabo; en una palabra, en toda aquella vida intensamente intelectual que sintió en perpetuo ayuntamiento con los intereses de su país.

En Vizcaya, en Guipúzcoa y en Álava, especialmente; en Madrid y las demás regiones de España, la firma del Sr. Alzola era ya familiar entre cuantos nos dedicamos al cultivo de las letras. Pero esta aristocracia intelectual, este darse al mundo del estudio, esta labor que no puede mirarse a través tan solamente de un momento histórico ni literario, sino de una vida fecunda de virtudes y ejemplos dignos de imi-

tar, jamás envaneció al Sr. Alzola, ni recreó su imaginación la fantasía del orgullo literario.

Llegó a todo porque sus mismos merecimientos impelíanlo, sin mengua de la más estricta justicia. Y allí donde el Sr. Alzola sellaba con su nombre el más insignificante apostolado público, como el cargo más elevado, allí dejaba huellas indelebles de laboriosidad, cultura y talento. Por eso su personalidad como los hitos del tiempo, quedará en la historia patria como una de las más revelantes en los deberes del patriotismo. Su obra es extensa y diversa a la vez; los componentes de los diversos puntos que alcanzaba, variadísimos; su valer de intensidad y estudio que más meritoria será cuanto más a distancia se la analice, y toda ella enfilada y construída en los moldes del casticismo más solariego.

Y si su mentalidad ofrecía un interés grandísimo, si su voluntad arrancaba el aplauso de cuantos le conocían, si su patriotismo era digno ejemplo de imitación, ¡cuán no era su carácter, aquel dulce y afabillísimo carácter! Generoso para el bien, parco y extranjero en el mal. ¡Dichoso él que pudo, sin allanar conciencias ajenas, mantener la suya pulcra y gloriosa! Modelo de vidas, modelo de caballeros, modelo de hombres consecuentes y de fe. Dios le premiará acogiéndole amoroso en su seno.

Los que tuvimos la dicha de escuchar aquella voz autorizada, aquella conciencia limpia y transparente, recordémosle en la hora suprema del dolor irreparable, en el momento en que las alabanzas no pocas veces son fugaces y a flor de agua. Sepamos más que alabarle; sepamos otorgarle la debida justicia con el deber de cristianos y con el deber de leales amigos. Recordemos aquella serenidad suya en los momentos más contrariados de su vida política e iluminemos con el recuerdo de su abnegación, de su amor al estudio, las páginas que más le enaltecieron y las que seguramente, escritas en el gran libro de la vida, constituirán fiel hoja de servicios ante la suprema residencia del Altísimo.

Alzola para la Revista EUKAL-ERRIA, fué algo más que un colaborador, fué un amigo respetado y querido, cuyas inspiraciones y consejos se escuchaban en esta casa con el respeto que merecía el origen ilustre de donde emanaban y acatamiento que debíamos a hombre tan preclaro. Y, realmente, cuando temperamentos de prosapia tan insigne caen ante la ley inexorable de la muerte en días que precisamente aqué-

llos son cada vez más necesarios, el ánimo se apena doblemente, confiando en la misericordia divina, continuar nuestras débiles fuerzas para las luchas interminables de la vida. Con la muerte del excelentísimo Sr. D. Pablo de Alzola, la Revista EUSKAL-ERRIA pierde a uno de sus más antiguos colaboradores, verdaderamente encariñado con esta publicación, que si bien es modesta, sabía el Sr. Alzola que en ella nos poníamos siempre leal y desinteresadamente al servicio de la causa del país vascongado, al fomento de sus tradiciones y la propagación de su idioma.

ADRIÁN DE LOYARTE



# Oroipen bat Pablo Alzola jaunari.

DONOSTIYAN jayo, Bilbon ill, bi erri abertzako, ta Euskal-erri guziarentzako izan dira Alzola argidotarraren azken gabeko lan gain gañekoak.

Gure kondaira sustrai sustraitik esagutu ta zabaltzen, gure asaben oitura zar zarrenekoak somatzen, eleizetako ta jauregietako edertasun apaingarriak azaltzen, arkaitz zuloetako eskutapen antziñekoak argitaratutzen; orra zertan igaro diran bere egunak.

Eta guziya Euskal-erriaren izen atsegina al guziya goitutzeko.

Bi itzakin esan liteke Alzola zer izan dan : azkarra ta langillia.

Bai, azkarra, buru argiya, asko jakiña; ta langillia, alperkeriya zer dan jakin gabe ludi ontatik juan dana.

Eta azkarra ta langillia batetik, ta Euskal-erria-ren ganako naitasun bero, pizkor eta sutzua bestetik, ez dago esan biarrik zenbat sor diyon gure lur maitiak.

Ez dira egunero sortzen Alzola bezelako gizonak; ondo biarrian arkitzen bagera ere, ta onlako seme ospetsua galtzian malko samin-tsuak išurtzen dira Euskal-erri guziyan.

Jaungoikoak bere beso kupitzuetan jaso dezala gure EUSKAL-ERRIA-ren lagun řamur eta estitsu arren arima, biyotz biyotzetik otoitz egiten degun bezela.

## Una pérdida irreparable.

---

### D. PABLO DE ALZOLA Y MINONDO

---

AUNQUE de edad avanzada, su recia complejión física no hacía sospechar una desgracia que cubre de luto a toda la región vascongada. Por eso sorprendió la infiusta nueva de su casi repentino fallecimiento, ocurrido el día 25 del pacado mes de Octubre, cuando aun hacía pocos días nos manifestaba con su habitual vehemencia, los trabajos de exploración científica que se proponía llevar a cabo.

La Euskal-erria pasa en estos momentos por el doloroso trance de llorar la pérdida de uno de sus hijos más beneméritos y una de las primeras figuras en la esfera política, económica y del intelectualismo industrial.

#### APUNTES BIOGRÁFICOS

---

D. Pablo de Alzola nació en San Sebastián el 27 de Junio de 1841, y al cumplir la edad exigida—16 años—ingresó en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, haciendo los estudios con gran brillantez y figurando entre los alumnos más aventajados de su promoción.

Terminada la carrera, entró en 1861 al servicio del Estado, como Aspirante del Cuerpo, siendo destinado a Málaga en 1863, donde realizó importantes obras y comenzó su labor de publicista.

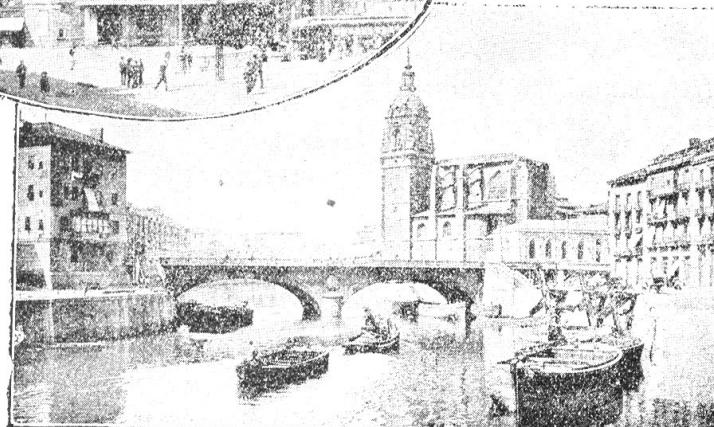
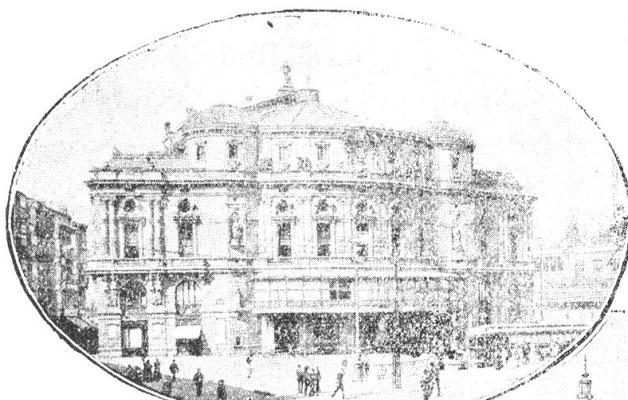
Allí construyó un gran puente sobre el río Guadalhorce, y tam-

bien terminó las carreteras de Cádiz y Almería. Al propio tiempo publicó un libro sobre cálculos de puentes metálicos, que mereció ser traducido al francés por el profesor de la Escuela Politécnica de París.

Desde Málaga, donde desempeñaba su destino, se dirigió en 1869 a Bilbao, donde la jefatura de Obras públicas de la demarcación le encomendó la construcción de los muelles de Uribitarte, la inspección de los trabajos que ejecutaba la Diputación foral en los cargaderos de Triano y la inspección del puerto, del cual fué nombrado capitán, con motivo del régimen peculiar del país vasco, en el que no había en aquella

época comandantes de Marina, ni oficiales de la Armada encargados del servicio civil de los puertos.

En 1871 dejó el servicio del Estado



VISTAS DE BILBAO. — Puente de San Antón,  
obra de D. Pablo de Alzola.

porque a su tempramento, ansioso de realizar con rapidez los esfuerzos provechosos para el progreso del país, no se adaptaban la rutina, la lenta tramitación de los asuntos y las escasas iniciativas concedidas a los ingenieros.

Dedicó entonces todos los grandes esfuerzos de su inteligencia y de su actividad, a trabajos del Municipio y de empresas particulares. El primero le encomendó dos proyectos importantes: el del puente de San Antón, en Achuri, en unión con el ingeniero de Caminos bilbaíno D. Ernesto Hoffmeyer, y el de Ensanche de Bilbao, en colaboración con el ingeniero y arquitecto D. Severino de Achúcarro.

En dicho período, hasta 1877, hizo los proyectos de los ferrocarriles de Triano, de Portugalete (éste por iniciativa propia y de D. Federico de Solaegui) y de la Orconera, así como notables instalaciones de esta última.

Al hacerse la renovación total del Ayuntamiento de Bilbao en Marzo de 1877, fué elegido concejal y se le nombró alcalde. Expuso fundadísimas razones para no aceptar el cargo que contra su voluntad se le confiaba, y no fueron atendidas. Se resignó al sacrificio y en 1.<sup>º</sup> de Abril recibió las insignias de la alta magistratura popular de manos de una personalidad que dejó al morir memoria muy duradera : el célebre médico D. Agustín María de Obieta.

La labor del Sr. Alzola en el Municipio bilbaíno, fué honrosísima para él, pues desarrolló un plan de grandes reformas y mejoras, figurando entre ellas la obra del Ensanche, el ramo de Instrucción pública (con la organización en Bilbao de la Escuela de Artes y Oficios y la enseñanza elemental obligatoria), los ramos de Policía y Sanidad, la construcción de los puentes de San Antón y del Arenal, y otras varias construcciones. Las consideraciones que guardaron los concejales a su prestigioso alcalde en el bienio de 1877 a 1879 fueron tan grandes, que se tomaban los acuerdos sin votación. Cuando terminó su honrosa jornada de la Alcaldía, fué objeto de las más altas pruebas de aprecio y reconocimiento, cerrando su cometido con la publicación de un extenso libro en que aparecía con los más minuciosos detalles su acertada y plausible gestión.

Al objeto de conseguir la incompatibilidad en las nuevas elecciones, volvió a ingresar de nuevo en 1879 al servicio del Estado.

En dicho período hasta 1886, hizo el proyecto del puente de San Francisco; cultivó el ramo de arquitectura dirigiendo la construcción de varios hoteles en el Campo de Volantín y otros edificios de Albia; se asoció a D. Fernando de Landecho para costear los gastos del proyecto de vía férrea de Amorebieta a Guernica; desempeñó los cargos de director gerente y jefe facultativo de las obras del ferrocarril de Portugalete, e intervino en los importantes proyectos de vías férreas de Bilbao a San Sebastián y Santander.

Elegido más tarde diputado provincial, fué designado para ocupar la presidencia de la Diputación en el bienio de 1886 a 1888, siendo además reelegido para el bienio siguiente.

Su obra en el alto puesto fué meritísima, comenzando por los pre-