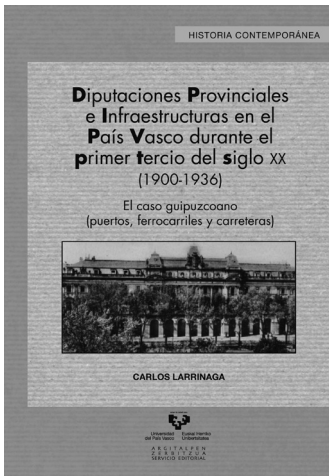


Diputaciones provinciales e infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo XX (1900-1936). El caso guipuzcoano (puertos, ferrocarriles y carreteras).

Carlos Larrinaga

Bilbao, Universidad del País Vasco. Servicio Editorial, 2013, 293 págs.



La cuestión de la abolición foral a raíz de la ley de 21 de julio de 1876 posiblemente sea una de las cuestiones que más ríos de tinta ha hecho correr, con la sola excepción de episodios más recientes como la Guerra Civil o en épocas posteriores la violencia terrorista. En la desaparición del régimen privativo de las provincias vascas encontró no solo el nacionalismo, sino también el carlismo, su razón de ser, si bien el objetivo era diferente. Frente a una defensa del foralismo como

elemento diferenciador para el nacionalismo vasco, tenemos una lectura carlista entendida como defensa del orden tradicional -en el más amplio sentido de la palabra- que acabaron enfrentándose militarmente en 1936 en un remedo de las guerras carlistas del siglo XIX.

Precisamente que este libro se extiende hasta 1936 es el primer aspecto que quiero destacar. No es habitual en la historiografía vasca contemporánea, al menos en la de corte político, abarcar el periodo 1900-1936 como un todo en uno. Los historiadores de la política vasca de principios del siglo XX no dudamos en marcar una cesura entre lo ocurrido antes de 1930 y lo que ocurrió después, con la excepción de la Dictadura de Primo de Rivera que sigue siendo una especie de “agujero negro” en la historiografía guipuzcoana reciente. Y este es otro de los elementos a destacar del libro de Carlos Larrinaga, que no solo no se salta el periodo 1923-1930, sino que le dedica una parte importante de sus páginas. Puede pensar el lector que el autor en un historiador de la economía guipuzcoana, como ya ha puso de relieve con su tesis doctoral sobre el desarrollo económico de San Sebastián entre 1875 y 1914, y en otras publicaciones y que la historia económica lleva otros ritmos. Y es cierta esta afirmación, pero no por ello menos cierta que no es frecuente abordar la cronología mencionada.

De todos modos, todo tiene una explicación. El elemento vehicular de esta obra, la Diputación de Guipúzcoa, es un ele-

mento historiográfico de primer orden. Dejando a un lado las obras referidas a la institución antes de la abolición foral, podemos ver cómo el autor vuelve sobre algo que ya ha sido su objeto de atención historiográfica en su obra *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa* (2006) que con el estudio de Leyre Arrieta y Miren Barandiarán sobre la Diputación durante el Franquismo conforman una trilogía que permite seguir la evolución de esta institución a lo largo del la mayor parte el siglo XX.

Pero volviendo al libro que nos ocupa, en esta ocasión el objeto de estudio es muy claro: puertos, ferrocarriles y carreteras. O más concretamente, la política de la Diputación de Guipúzcoa con respecto a las infraestructuras al entender que éstas eran la base del desarrollo económico de Guipúzcoa. La Diputación, como consecuencia del Concierto Económico, tenía una amplia libertad para decidir sus intervenciones en cuestión de infraestructuras.

Para llevar a cabo el análisis de la labor llevada a efecto por la institución guipuzcoana en materia de puertos, carreteras y ferrocarriles el autor divide su texto en tres grandes bloques. La Restauración, hasta 1923; la dictadura de Primo de Rivera y la II República. En estos tres grandes bloques hay una atención especial al caso del puerto de Pasajes y al caso del ferrocarril. Menor importancia se concede a las carreteras, pero la publicación previa de tres volúmenes de-

dicados a la historia de las vías de comunicación en Guipúzcoa, editados por la propia diputación entre 1991 y 2003, correspondiendo este último al periodo contemporáneo, puede servir de explicación. Dentro de la estructura de la obra destaca el capítulo segundo que se centra en el análisis las realizaciones en infraestructuras a lo largo del periodo 1900-1923 sobre todo en el puerto de Pasajes y en el desarrollo del ferrocarril, incluso pensando en la provincialización de la red ferroviaria, primando el interés público sobre el privado, y que finalmente no se llevó a cabo.

En el capítulo siguiente, importante por la escasa historiografía sobre el periodo en Guipúzcoa, se trata una de las cuestiones más destacadas, la reversión el puerto de Pasajes al Estado. Hay que tener en cuenta, como se analiza en el capítulo anterior, que la Diputación prácticamente tuvo el control del puerto mediante su presencia en la Sociedad General del Puerto de Pasajes. En este periodo es también relevante la construcción del ferrocarril del Urola, completamente dependiente de la Diputación y que era una muestra de la decidida apuesta de las autoridades guipuzcoanas por este medio de transporte, si bien, como señala el autor, ya era algo tarde debido al desarrollo del transporte por carretera. La tercera parte del libro se centra en los años de la II República, cuando las intervenciones en infraestructuras estaban más orientadas a hacer frente a la crisis económica que a propiciar el de-

sarrollo económico de la provincia, pero que, no por ello dejaron de ser importantes.

Me parece importante destacar una de las conclusiones a las que llega el autor y es la de que, pese a la desaparición de la foralidad, la Diputación tuvo un amplio margen de maniobra, con la cobertura del Concierto Económico, lo cual le permitió seguir invirtiendo en la modernización de la provincia. La Diputación Provincial fue, por tanto, una continuación de la Diputación Foral y fue a la primera a la que correspondió el gran impulso dado a las infraestructuras guipuzcoanas, supliendo la falta de inversión privada, tal como ocurrió en el caso del Urola. Este ferrocarril fue, sin lugar a dudas, el proyecto estrella de las primeras décadas del siglo XX. Los resultados fueron peores en el caso del puerto de Pasajes. Pese a que la Diputación alentó las inversiones en esta infraestructura, el único gran puerto de la provincia y que se consideraba clave para el desarrollo, el cambio de situación mediante el cual la Diputación se hizo con el control del puerto no se tradujo, pese a lo que se podía pensar, en un progreso sino que -como estudia perfectamente el autor- generó una crisis que terminó con la reversión del puerto al Estado.

Se trata, en resumen, de una obra de gran interés. Donde se desmitifica -desde una perspectiva económica- el mito foralista como el sistema perfecto. Este libro, trabajo de, posiblemente, el mejor especialista en la historia económica contemporánea de

Guipúzcoa, debe ser el punto de partida para estudios que analicen en conjunto periodos como el de la Dictadura de Primo de Rivera. Para concluir, estamos ante una obra que va más allá de lo estrictamente económico y que debe ser tenida en cuenta tanto desde el punto de vista de contenido como metodológico.

Pedro BARRUSO