

LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos, 2013, *Diputaciones provinciales e infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo XX (1900-1936). El caso guipuzcoano (puertos, ferrocarriles y carreteras)*, Bilbao, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 293 págs. ISBN: 978-84-9860-862-5.

Presentamos el nuevo libro del profesor titular del departamento de Teoría e Historia Económica de la Universidad de Granada, Carlos Larrinaga Rodríguez, que continúa con la línea de investigación sobre la historia de las infraestructuras (puertos, ferrocarriles y carreteras) durante los primeros años del siglo XX en Gipuzkoa. Esta fructífera línea de investigación comenzó hace unos años, una muestra reconocible la constituye la publicación en 2006 del libro *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial: autonomía administrativa y modernización económica durante la Restauración (1875-1902)*, un libro que profundiza de forma más general durante un período más corto que este que se presenta en la gestión de la primera institución guipuzcoana. Aparte de estos dos libros el profesor Larrinaga es autor de un destacado número de artículos sobre la historia guipuzcoana (economía, turismo, modernización...) del siglo XVII y XIX publicados en revistas nacionales e internacionales. Así mismo, su presencia es habitual en congresos nacionales e internacionales con contribuciones novedosas y de indudable calidad sobre los temas citados.

La obra se compone de dos partes que engloban cuatro capítulos. En la primera parte se puede encontrar un capítulo dedicado a describir y contextualizar la situación producida en el País Vasco tras la abolición de los fueros y su efecto en las instituciones de una sociedad que comenzaba un proceso de industrialización que, a mediados del siglo XX, estaría en su máximo esplendor. Por supuesto, el interés del autor se detiene en los tres campos que están presentes en sus análisis de estudio y que anuncia el título

de la obra (carreteras, ferrocarriles y puertos). La segunda parte comienza con un capítulo contextualizador sobre la situación de las infraestructuras de Gipuzkoa al comienzo del siglo XX, destacando entre ellas el protagonismo que tenía en ese momento el puerto de la localidad de Pasajes y de la primera sociedad que lo gestionaba. Las cinco líneas ferroviarias que circulaban por las vías guipuzcoanas en ese momento y la actitud de la Diputación, que llegó a pensar en un momento en gestionar la red ferroviaria de la misma forma que sucedió desde 1908 con la red telefónica provincial de Gipuzkoa, es otra línea de investigación que se desarrolla en el libro. Respecto a la hipotética provincialización recordemos que todo sucedió el 11 de marzo de 1919 cuando un grupo de diputados, al frente de los cuales estaba José de Orueña, presentó el proyecto en el pleno de la Diputación para lograr la anhelada gestión de la red ferroviaria, aunque finalmente no se pudo llevar adelante.

El comienzo de la Dictadura de Primo de Rivera y la posterior llegada de la Segunda República son descritos por el autor centrándolos en las características de la Administración local y en las singularidades de la administración vasca y la consecuente influencia de estas circunstancias en las infraestructuras objeto de su análisis. La Segunda República tuvo en la crisis económica de los años treinta momentos de zozobra. Tras la descripción de lo sucedido el autor centra su interés de nuevo en su objeto de estudio, las infraestructuras citadas.

Conocida ya la panorámica general de la obra vamos a centrar nuestro interés en una de las tres infraestructuras analizadas por el autor dadas las características de la revista que acoge esta reseña. Los puertos guipuzcoanos, en especial el de Pasajes, una cercana localidad distante de San Sebastián 8,5 km es el objetivo particular del interés del autor y el que aquí vamos a seguir. La gestión de este puerto es objeto de interés del autor en los cuatro capítulos que componen la obra. En la actualidad el puerto de Pasajes es un puerto comercial y pesquero que ofrece una amplia gama de servicios para las embarcaciones y sus tripulantes. Al comienzo del siglo XX la situación del puerto era muy distinta.

El profesor Larrinaga describe en primer lugar las principales características que en ese momento tenía el puerto de Bilbao, el puerto de referencia vasco entonces y en la actualidad. El interés del autor se detiene después en el puerto de Pasajes, cuya historia fue totalmente diferente al de Bilbao. Un decreto y una posterior ley del Ministerio de Fomento en 1870 comenzaron a diseñar la historia del puerto guipuzcoano hasta 1936. En esta ley se preveía que la Diputación de Gipuzkoa asumiría la gestión durante 90 años pagando un canon al gobierno y haciéndose cargo de todas las obras del puerto. Como la institución no tenía los medios económicos necesarios hubo de buscar soluciones alternativas pues convenía la recuperación del puerto ante las escasas posibilidades del puerto de San Sebastián como puerto industrial, a pesar de las mejoras llevadas a cabo por el ingeniero Manuel Peironcely. El cercano puerto de Pasajes debía convertirse en el puerto de referencia de la provincia, aun existiendo otros siete puertos en Gipuzkoa (Fuenterrabía, San Sebastián, Orío, Getaria, Deba, Zumaia y Mutriku) ninguno aparte del de Pasajes cumplía las expectativas para ser el puerto comercial e industrial que

necesitaba la provincia. El paso de la línea de ferrocarril de la Compañía del Norte por la bahía del puerto favorecía aún más los proyectos de recuperación y rehabilitación. En 1871 se constituyó la Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes, una sociedad privada que sería la encargada de la explotación del puerto durante 44 años, comprometiéndose a facilitar desde el inicio la cantidad que la Diputación debía aportar al Estado anualmente. Una gestión eficiente, a priori, pondría los cimientos para que el puerto de Pasajes fuera consolidando su importancia en Gipuzkoa, sin embargo, no pudo ser, la falta de recursos fue la causa que provocó la disolución de la primera sociedad unos años después.

El siglo XX comenzó con el nacimiento de una nueva sociedad que reemplazó a la primera, la Sociedad General del Puerto de Pasajes, que nació con un primer objetivo: gestionar la segunda fase de las obras. Tal y como recuerda el profesor Larrinaga la Diputación contactó con varios empresarios guipuzcoanos que trajeron al empresario francés Eugenio Péreire. Como consecuencia, la nueva empresa tenía un importante capital francés. La razón de este interés en delegar la gestión del puerto era la mala situación de las finanzas de la Diputación, agravadas por la guerra civil y por la necesidad de pagar los siete meses atrasados de intereses de acciones de carreteras.

La realización de las obras se prolongó hasta el 23 de mayo de 1906, fecha en la que por medio de una real orden emitida ese día se dieron por finalizadas las obras que tantas dificultades habían provocado.

Cuatro años después, una ley del 25 de noviembre de 1910 facultaba al ministro de Fomento, el liberal Fermín Calbetón y Blanchón, a hacerse cargo de la gestión del puerto de Pasajes dada la situación de las inversiones en el puerto, mucho menores que las realizadas en otros puertos del país. Para preparar la reversión se formó inmediatamente una Junta especial de carácter técnico que se encargó de preparar el inventario y valorar todos los bienes de los que la Sociedad gestora hasta ese momento era propietaria. La Junta concluyó su trabajo el 15 de junio de 1914. Así concluyó la gestión del puerto guipuzcoano por parte de la Sociedad que a lo largo de todo el período pasó por momentos diversos. El profesor Larrinaga recuerda que entre 1870 y 1884 la Diputación y la Sociedad de Fomento tuvieron una buena relación que repercutió en el buen funcionamiento del puerto en cuanto a inversiones y obras. La bonanza continuó en la segunda etapa, fijada por el autor entre el 1 de mayo de 1884 y finales de 1893. La debacle llegó en la tercera etapa, 1894 al inicio de 1902, en la que los derechos de aduanas alzaron su precio, se produjo la guerra de Cuba y la denuncia de los tratados de comercio con Francia... todo influyó en el decrecimiento del movimiento de las mercancías del Puerto de Pasajes.

El comienzo de la Dictadura de Primo de Rivera no consiguió hacer olvidar el proceso de reversión sufrido por el Puerto de Pasajes hacia el Estado. Las reuniones entre los miembros de la Sociedad y los del Ministerio de Fomento se sucedieron en Madrid desde el inicio de 1920. El autor detalla las diversas opiniones que los miembros del Ministerio de Fomento y los de la Sociedad mostraron en relación con la valoración del equipamiento e instalaciones del puerto de Pasajes. Como conclusión es necesario

mencionar que durante la Dictadura se realizaron importantes obras de mejora en el puerto gracias a la asignación de un crédito a la Junta Central de Puertos para la realización de las obras que faltaban en muchos de los puertos, entre ellos el de Pasajes.

El libro termina con las acciones que se realizaron durante la Segunda República en el terreno de las infraestructuras. En el caso del Puerto de Pasajes el primer hecho a destacar es la toma de posesión de la gestión del puerto por parte de Junta de Obras, producida el 12 de enero de 1927. Sin embargo, un invitado inesperado apareció denunciando la “explotación irracional” del Puerto de Pasajes en los últimos años: la Liga Guipuzcoana de Productores se erigió en portavoz de las quejas, el autor nos explica que tras la inocente denuncia existían otros intereses.

Dejando a un lado estas quejas, es necesario destacar que entre 1932 y 1935 el Estado invirtió 8.575.000 pesetas en el Puerto de Pasajes con las que pudieron acometerse las obras necesarias en el puerto, gracias a las cuales Pasajes y su puerto pudieron pasar a considerarse de los puertos españoles de interés general.

En resumen, el profesor Larrinaga Rodríguez ha elaborado la historia del primer puerto guipuzcoano de forma detallada, aportando datos no conocidos hasta el momento y apoyándose de forma magistral en investigaciones ya realizadas sobre el mismo puerto.

El tema del puerto se integra de forma natural en todo el núcleo del libro, por las razones apuntadas en líneas anteriores no hemos hecho hincapié en el tema de los ferrocarriles y carreteras, aunque sí podemos afirmar que se trata de una obra brillante, necesaria, pues permite conocer aspectos muy importantes para el desarrollo de una provincia, pequeña en extensión, que vivió su proceso de industrialización al igual que lo hizo su vecina Bizkaia. Un libro que desde ya se convierte en una referencia indispensable en el estudio de las infraestructuras de otras épocas.

Begoña Villanueva García

Universidad del País Vasco
España
bego.villanueva@gmail.com