



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

**Autor:** Carlos Larrinaga  
**Editorial:** Universidad del País Vasco, Bilbao, 2013  
**ISBN:** 978-84-9860-862-5  
**Páginas:** 293

Este libro de Carlos Larrinaga, como todos los de este prolífico autor, ofrece una muestra de su profundo conocimiento de la historia de las instituciones vascas a lo largo de los siglos XIX y XX. La extensa investigación que sostiene este trabajo presenta aspectos relevantes que conviene resaltar. En primer lugar, el mismo objeto de estudio –la Diputación de Guipúzcoa–, puesto que resulta sumamente interesante analizar el comportamiento de una institución provincial tan importante en las primeras décadas del siglo XX. Años intensos en los que se parte de un sistema parlamentario, se intercala un período dictatorial y se culmina en una democracia que finalizó nuevamente con

una guerra civil y otra dictadura.

En este sentido, el autor plantea las principales razones que justifican el interés de un estudio de este tipo. En primer lugar, pese a los avances que se han hecho en este tema en los últimos años, todavía hay aspectos poco o mal trabajados que requieren nuevos empeños investigadores. No se trata de partir de cero, ni muchísimo menos, sino, al contrario, de seguir con una línea de investigación abierta, entre otros, por Eduardo J. Alonso Olea en *Continuidades y discontinuidades de la administración provincial en el País Vasco. 1839-1978. Una “esencia” de los Derechos Históricos (IVAP; Bilbao 1999)*. En esta obra se apuntan algunos aspectos que, por las dimensiones propias de la misma, no pudieron ser abordados con la profundidad debida y que ahora han sido estudiados más detalladamente.

Por otro lado, con este trabajo el autor pretende completar la bibliografía existente sobre este tema. Por ello retoma lo apuntado por Alonso Olea sobre los estudios existentes que se han centrado en la crisis foral, entre los que cabe destacar los de autores como Castells, Díaz Hernández, Vázquez de Prada, Agirreazkuenaga, Fernández Sebastián, García Ronda, Mina Apat, Ortiz de Orruño, Portillo Valdés, Pérez Núñez, Urquijo Goitia, Rubio Pobes, González de Zárate o Cajal Valero, por ejemplo. Abundantes son también los trabajos que han abordado los años veinte y treinta, destacando precisamente los del propio Alonso Olea, los de Luengo Teixidor para la etapa de la crisis de la Restauración en Guipúzcoa o los de José Luis de la Granja, Santiago de Pablo, Pedro Barruso, Ricardo Miralles, Elena Legorburu, José Antonio Rodríguez Ranz, M<sup>a</sup> Luz Sanfeliciano o Javier Díaz Freire para la Segunda República. Ahora bien, la

mayor parte de estos autores han optado por un enfoque bien distinto al que aquí se pretende. Es decir, básicamente se han centrado en aspectos como las elecciones, los partidos políticos, el problema autonómico o el movimiento obrero, sin prestar la suficiente atención a una institución tan importante como era la Diputación Provincial, no tanto en el devenir político de la provincia, sino en su desarrollo económico, que es el enfoque que se da en este trabajo.

Asimismo, esta investigación viene a llenar un hueco importante de la historia de la propia Diputación de Guipúzcoa, ya que se trata de una institución bien estudiada para las épocas históricas anteriores, sobresaliendo los trabajos de José Luis Orella para la Edad Media y principios de la Edad Moderna, Alfonso F. González para la Edad Moderna o Gonzalo Ruiz Hospital para los siglos XVI al XIX. Por lo demás, para la etapa de la Restauración destaca el trabajo de M<sup>a</sup> Jesús Cava titulado “Juntas Generales y Diputación de Guipúzcoa (1808-1979)” (en *Historia de las Juntas Generales y Diputación Foral de Guipúzcoa*, 1992), donde se da una visión acertada e interesante del tema, pero breve, y mi libro *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa. Autonomía administrativa y modernización económica durante la Restauración (1875-1902)* (San Sebastián, 2006). Además, existe un estudio reciente sobre la Diputación en tiempos del franquismo, el de *Leyre Arrieta y Miren Barandiaran Diputación y modernización: Guipúzcoa 1940-1975* (San Sebastián, 2003). Por consiguiente, estaba pendiente un estudio que abarcara todo el primer tercio del siglo XX, que es el hueco que ha rellenado de forma sobresaliente el autor de este libro.

A su vez, este estudio viene a sumarse a la línea de investigación del autor, iniciada en 1993 y que tiene como principal objetivo el análisis del proceso de industrialización experimentado por Guipúzcoa desde mediados del siglo XIX y la consiguiente modernización económica, social y política de la sociedad guipuzcoana. En este sentido, conviene recordar algunos de los proyectos en los que ha estado inmerso y que han generado abundantes publicaciones: “La primera industrialización en San Sebastián y su área periférica. Unas relaciones de complementariedad”, que dio como resultado su tesis doctoral, titulada *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914* (San Sebastián, 1999); “Cambio económico, creación de sociedades e inversión de capital y tecnología en Guipúzcoa durante el siglo XIX (1842-1885)” y “Construcción del ferrocarril y articulación del mercado vasco a mediados del siglo XIX. Una contribución al estudio del proceso de modernización del País Vasco”. Por su parte, la Diputación Foral de Guipúzcoa financió la investigación “De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa: autonomía administrativa y modernización durante la Restauración”. Este cúmulo de acciones investigadoras han culminado en este proyecto y completo trabajo.

Al mismo tiempo conviene destacar el interés que contiene un trabajo de investigación sobre la Diputación Provincial de Guipúzcoa durante estos años, puesto que la mayor parte de los estudios existentes se han centrado en la iniciativa privada, tanto desde la perspectiva de la industrialización como de la modernización de esta provincia. Los autores que han investigado este tema han reconocido el papel jugado por las instituciones públicas, pero se han cen-

trado, fundamentalmente, en las iniciativas privadas. Con esta publicación del profesor Larrinaga se ha realizado un análisis sistemático del papel desempeñado por los órganos provinciales, especialmente la iniciativa pública, durante los años de la modernización económica guipuzcoana. En esta línea, el libro que reseñamos nos brinda una estupenda oportunidad para completar la investigación realizada para la etapa de la Restauración en el ya conocido y excelente trabajo sobre *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa. Autonomía administrativa y modernización económica durante la Restauración (1875-1902)*.

El acercamiento de Larrinaga a la Diputación no es desde un punto de vista político, atendiendo a su composición partidaria, a las elecciones o a su funcionamiento. Más bien, se centra en la contribución de este organismo provincial al desarrollo económico de la provincia a través de un instrumento tan importante como fueron sus inversiones en infraestructuras, una de las competencias clásicas de las diputaciones forales vascas. Por tanto, resulta evidente la relevancia de este aspecto en una provincia cuyas características orográficas son tan llamativas y cuya posición geográfica la convierte en una especie de gozne entre la península Ibérica y el resto de Europa. No es extraño, por tanto, que la Diputación Provincial de Guipúzcoa, pese a la falta de un Concierto Administrativo en el que quedaran claramente establecidas sus competencias, optara por seguir manteniendo sus facultades en materia de infraestructuras. Bien sabían los nuevos gestores de la provincia que, junto a la materia impositiva, este capítulo resultaba trascendental para la economía de la provincia. De ahí que continuaran con la labor desarrollada por la

Diputación Foral hasta su desaparición. Por consiguiente, en esta investigación se ha buscado estudiar la línea de continuidad o discontinuidad respecto de la labor realizada por la Diputación Provincial durante el último tercio del siglo XIX.

Tras la lectura de este trabajo se advierte que el interés del autor por estas cuestiones se remonta a sus inicios en la investigación histórica y su fascinación por la problemática del transporte en el País Vasco. Los ferrocarriles, los puertos y las carreteras han sido objeto de su investigación desde hace más de una década. Aparte de numerosos artículos, varias de sus obras han estado dedicadas a las infraestructuras. Cabe citar algunos libros: *Entre Irún y los Alduides. El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX* (Irún, 2002), *Peironcely, San Sebastián y el ferrocarril de los Alduides* (San Sebastián, 2004) y *El ingeniero de caminos Manuel Peironcely (1818-1884). Modernización y obra pública en la España del siglo XIX* (Bilbao, 2007). En buena medida, con este trabajo, el autor culmina un ciclo de investigación que le ha permitido analizar este tema para el caso guipuzcoano desde mediados del siglo XIX hasta los años treinta de la siguiente centuria. Es evidente que todavía queda mucho por investigar, pero el paso dado ha sido y es muy relevante.

El libro se estructura en dos partes deliberadamente desiguales, tal y como señala el autor. La primera, que consta de un solo capítulo, tiene más bien un carácter introductorio, haciendo referencias a la situación que se abrió no sólo en Guipúzcoa, sino en las tres provincias vascas, tras la abolición foral, centrando la atención en cuatro aspectos claves para entender los profundos cambios que se generaron a finales del siglo XIX y que marcaron la

pauta de las primeras décadas de la siguiente centuria. Concretamente, el nuevo marco institucional del que comenzó a gozar el País Vasco gracias al sistema de Concierdos Económicos; la progresiva industrialización que, sobre todo, Vizcaya y Guipúzcoa experimentaron en esas décadas, gracias, en buena medida, al mencionado cambio institucional; en tercer lugar, como reflejo de los cambios económicos, la evolución de la población, caracterizada por un notable crecimiento. Gracias a la modernización experimentada de la mano de la industrialización, el País Vasco pasó de ser expulsor de población a ser receptor, acorde con las decisivas transformaciones que se produjeron desde las últimas décadas del siglo XIX. Por último, el autor aporta una visión general de las infraestructuras en las tres provincias vascas en el último tercio del siglo XIX, una vez que entró en funcionamiento el sistema de Concierdos Económicos, tratando de analizar las semejanzas y diferencias en el comportamiento de las nuevas diputaciones provinciales vascas respecto de las infraestructuras.

La segunda parte se articula también en varios capítulos de tamaño bien distinto. Así, el segundo, especialmente amplio, se centra fundamentalmente en los grandes logros obtenidos en materia de infraestructuras entre 1900 y 1923. Siguiendo con la política de inversiones puesta en marcha por la Diputación Provincial de Guipúzcoa tras la desaparición de la Diputación Foral, durante esas dos primeras décadas del siglo XX el órgano provincial siguió con la misma política de promocionar tanto el puerto de Pasajes como de completar la red carreteril guipuzcoana. A su vez, continuó impulsando la construcción de nuevas líneas ferroviarias, aumentando aún más su protagonismo, llegando incluso a

plantearse la provincialización de dichas líneas para primar el interés público sobre el privado. Propuesta que, lógicamente, no se llevó a cabo. Sin embargo, su actuación fue muy notable, aunque discutible, en el puerto de Pasajes, donde la Diputación llegó a controlar el nombramiento de la mayoría de los miembros de su Consejo de Administración. Precisamente, los problemas de gestión que estos no consiguieron atajar y la falta de inversiones de la Sociedad general del Puerto de Pasajes, terminarían por desencadenar la reversión del puerto al Estado en 1927.

El capítulo tercero está dedicado a los años correspondientes a la Dictadura de Primo de Rivera, teniendo la primera parte del mismo un carácter más político, en el sentido de que se centra en las medidas de reforma administrativa auspiciadas por el nuevo régimen, analizándose el impacto de estas propuestas en la autonomía administrativa vasca. Esta primera parte resulta importante en la medida en que presenta el marco en el que se movió la Diputación durante la dictadura, momento en el que tuvo lugar, precisamente, la reversión de Pasajes al Estado, que es uno de los principales asuntos tratados en la segunda parte de este capítulo, ahora sí dedicada a las infraestructuras guipuzcoanas durante esos años. El otro gran acontecimiento fue la inauguración del ferrocarril de Urola, un proyecto llevado a cabo directamente por la Diputación, señal inequívoca de la implicación del ente provincial en el fomento del transporte ferroviario en la provincia, aunque en una fecha un poco tardía, dada la seria competencia del transporte por carretera.

El capítulo cuarto se centra en los turbulentos años de la Segunda República, un período marcado por la crisis económica generada por el crack de la Bolsa de

Nueva York de 1929 y por la propia situación política que vivió el país. En un contexto de crisis industrial y de una tasa de paro cada vez mayor, el autor analiza el papel del ente provincial en la realización de infraestructuras, haciendo especial hincapié en las medidas tomadas por las autoridades provinciales respecto del paro a través del fomento de la obra pública. Las inversiones públicas en carreteras o en el puerto de Pasajes fueron vistas como medidas paliativas de la grave situación económica en que se encontraba la clase obrera.

Por último, se culmina el trabajo con unas acertadas conclusiones y una extensa guía de fuentes, archivos y detallada bibliografía, que hacen de este trabajo una referencia indispensable para el estudio de las Diputaciones Provinciales en el País Vasco.

Juan Manuel Matés Barco  
Universidad de Jaén