

Número 10
2003
10. zenbakia

HUARTE DE SAN JUAN

Revista de la Facultad de Ciencias Humanas y Sociales • Giza eta Gizarte Zientzien Fakultatearen Aldizkaria

Geografía e Historia
Geografia eta Historia

Universidad Pública de Navarra
Nafarroako Unibertsitate Publikoa

Título: Revista Huarte de San Juan. Geografía e Historia

Edita: Universidad Pública de Navarra : Nafarroako Unibersitate Publikoa

Director: Ángel García-Sanz Marcotegui

Consejo de Redacción: Joaquín Bosque Sendra
Amparo Cabanes Pecout
Juan Carrasco Pérez
Constancio de Castro Aguirre
Carlos Forcadell Álvarez
Juan Pablo Fusi Aizpurúa
Isabel Ostolaza Elizondo
Ángel Sesma Muñoz

Fotocomposición: Pretexto

Imprime: Litografía IPAR, s.l.

Depósito Legal: NA-2.002/1994

ISSN: 1134-8259

Correspondencia: Universidad Pública de Navarra
Revista "Huarte de San Juan. Geografía e Historia"
Decanato de la Facultad de Ciencias Humanas y Sociales
Campus de Arrosadía
31006 Pamplona
Teléfono 948 169 658. Fax 948 169 300. Correo publicaciones@unavarra.es

Distribución y venta: Universidad Pública de Navarra
Dirección de Publicaciones
Campus de Arrosadía
31006 Pamplona
Fax: 948 169 300
Correo: publicaciones@unavarra.es

Índice

Los ferrocarriles en Navarra

Carlos Larrinaga Rodríguez <i>Las conexiones ferroviarias entre las Provincias Vascongadas y Navarra a mediados del siglo XIX</i>	9
Olga Macías <i>El Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona: las aspiraciones frustradas de Navarra y del Puerto de Bilbao</i>	31
Iñaki Suso Espadas <i>Un proyecto de ferrocarril transpirenaico por Navarra en el siglo XIX: el del valle del Roncal</i>	85
Juan José Martinena <i>El ferrocarril del Plazaola (1914-1953)</i>	109

Estudios

José Miguel Gastón <i>La cuestión comunera en Funes, 1839-1963</i>	141
Pilar Erdozáin y Fernando Mikelarena <i>El proceso de alfabetización en la Navarra rural entre 1860 y 1930</i>	169
Emilio Castillejo Cambra <i>Legitimación del sistema capitalista a través de la enseñanza de la historia durante el franquismo</i>	191
José Miguel Urriaga Marco <i>Documentación inédita sobre el general Domingo Moriones y Murillo (1823-1881) [2ª Parte]</i>	257

Notas

- Ezequiel A. Díaz Fernández
La escultura navarra y sevillana de Luis Salvador Carmona: Estudio histórico-artístico 309

Recensión

- Bazán, Iñaki, director (Gil Zubillaga, Eliseo; Bazán, Iñaki; Madariaga Orbea, Juan; Granja, José Luis de la; y Pablo, Santiago de)
De Túbal a Aitor. Historia de Vasconia 325

Noticia de tesis doctorales

- Iñaki Suso Espadas
Los proyectos de ferrocarril transpirenaico navarros en el siglo XIX: Alduides versus Roncal 335
- Eduardo Martínez Lacabe
Las crisis de mortalidad en Navarra en el siglo XIX: guerras, epidemias y escasez de subsistencias 338
- Amaia Bescós Atin
Las inundaciones en el río Arga: Estudio hidrogeomorfológico 343
- Eduardo Oslé Guerendiáin
Navarra y sus instituciones en la Guerra de la Convención (1793-1795) 345
- Xabier Zabaltza Pérez-Nievas
Lengua, territorio y conciencia nacional en España (1833-1975) 349

Los ferrocarriles en Navarra

Las conexiones ferroviarias entre las Provincias Vascongadas y Navarra a mediados del siglo XIX

Carlos Larrinaga Rodríguez*

I. Introducción

A mediados del siglo XIX tuvo lugar en la mayor parte de Europa occidental una auténtica “revolución de los transportes” protagonizada por el ferrocarril, ese vástago de su principal invento, la máquina de vapor aplicada a los medios de transporte tradicionales. España no fue una excepción, ni muchísimo menos, aunque el despegue se produjera algo más tarde que en otros países próximos. En este sentido se podría hablar de una auténtica fiebre de construcción ferroviaria, la cual, surgida inicialmente en Andalucía y en el País Vasco, muy pronto se expandió por las distintas regiones y provincias españolas. De esta forma enseguida se produjo una identificación entre ferrocarril y progreso económico, llegándose a pensar que aquellos territorios por los que no discurrieran estas vías férreas serían víctimas de la marginalidad y del atraso económico. Así lo vio muy pronto la burguesía vizcaína, siempre atenta a todo tipo de mejoras para potenciar la actividad mercantil de su puerto. La proximidad y la importancia de Santander hicieron que las instituciones del Señorío mostraran desde muy pronto su interés por los caminos de hierro con vistas a mejorar sus comunicaciones con la submeseta norte.

En este artículo, pues, lo que se pretende es estudiar cómo se fueron creando las conexiones por ferrocarril entre las Provincias Vascongadas y Navarra a raíz de los cambios experimentados en los distintos trazados ferroviarios que se sucedieron a par-

* Becario posdoctoral del Gobierno Vasco en el Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad del País Vasco.

tir de 1845, favoreciéndose la creación de un mercado vasco-navarro para mediados de la década de 1860. En la medida en que el proyecto inicial del Madrid-Irún por Bilbao no se llevó a cabo, la burguesía vizcaína no tuvo más remedio que plantear una nueva iniciativa ferroviaria que enlazara Bilbao con los ricos centros productores del medio Ebro, empalmando con la línea del Norte en la localidad burgalesa de Miranda. La línea se extendió hasta Castejón, donde se unía a la Zaragoza-Pamplona, incorporándose de esta manera la Ribera de Navarra a la red ferroviaria española, con las posibilidades de desarrollo que esto podía traer consigo. Pero más aún, la línea Zaragoza-Pamplona se prolongó hasta Alsasua, una vez descartada la posibilidad de empalmar la capital navarra con Bayona por los Pirineos. La Navarra media, pues, quedaba también inserta en el entramado ferroviario del norte de España y se reforzaba el mercado vasco-navarro, especialmente interesante si tenemos en cuenta la progresiva industrialización de las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, auténticos centros consumidores de productos de Navarra en particular y del Ebro en general.

II. Proyectos ferroviarios en el País Vasco y Navarra anteriores a 1855

Al poco tiempo de ponerse en funcionamiento la primera línea ferroviaria del mundo, la que en 1825 unió las localidades británicas de Darlington y Stockton, aparecieron en España las primeras propuestas de construcción de caminos de hierro. Así, a las pioneras iniciativas de José Díaz Imbrechts y Marcelino Calero Portocarrero, localizadas en la provincia de Cádiz, hubo que añadir el informe de 20 de febrero de 1832 presentado por una comisión creada el año anterior por las Juntas Generales de Vizcaya con vistas a una iguala o nivelación respectiva entre todos los municipios contribuyentes de la provincia para el mantenimiento y construcción de caminos. En dicho informe se hablaba ya de la posibilidad de construir un “carril de fierro” para la ruta de Valmaseda, es decir, para el camino que unía el Señorío con Castilla en particular y el resto de la península en general¹. En este sentido, no debemos olvidar los grandes esfuerzos realizados por las autoridades vizcaínas en el último tercio del siglo XVIII con el fin de mejorar las comunicaciones con Castilla, tratando de responder así a la fuerte competencia ejercida por los comerciantes y puerto de Santander. Por tanto, a la apertura de la carretera de Reinoso, los vizcaínos reaccionaron horadando la peña de Orduña y abriendo un camino de carros hacia Pancorbo. Precisamente, en 1832, la idea de construir un camino de hierro por Valmaseda respondía a este mismo objetivo, no siendo ninguna casualidad que esta iniciativa ferroviaria se gestara en los órganos forales, dadas las competencias de la Provincia en materia de caminos, aunque fueran de hierro, como en este caso².

1. Archivo Foral de Vizcaya (AFV): Administrativo, J-00449/001: escrito de la Comisión de caminos de 20 de febrero de 1832 (impreso).

2. GONZÁLEZ PORTILLA et alii (1995), p. 85.

Puede observarse que esta primera iniciativa, que no llegó a plasmarse en un proyecto concreto, no fue más allá de ser una mera idea de alcance limitado, ya que atañía exclusivamente a la unión entre Vizcaya y la provincia de Burgos. Sin embargo, y pese a que no tuvo éxito, la “propuesta” no cayó en saco roto y volvió a ser retomada a mediados de los años cuarenta, al calor, precisamente, de la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, la cual, en ausencia de una ley general de ferrocarriles, vino a regular todo lo relacionado con las concesiones ferroviarias hasta 1855. El hecho de que ese mismo día, 31 de diciembre de 1844, el Gobierno otorgara la concesión de un ferrocarril entre León y Avilés, concebido como parte de una gran línea que se prolongaría hasta Madrid, volvió a poner de actualidad la necesidad de construir un camino de hierro entre Bilbao y la meseta, debido a la gran competencia que aquella línea habría de ejercer sobre los intereses vizcaínos en caso de que se llevara a cabo. Así las cosas, el 16 de agosto de 1846 una Real Orden concedía la construcción de una línea entre Madrid e Irún por Bilbao. Fue la llamada “Concesión Vascongada”, que debe ser considerada como el antecedente directo de la futura línea del Norte³.

Sin duda, este proyecto resultaba mucho más ambicioso que el “carril de fierro” de Valmaseda de 1832. Ya no se trataba únicamente de la mejora de las comunicaciones entre el Señorío y Castilla, sino que esta propuesta buscaba articular todo el mercado del norte de España, teniendo como principales polos Madrid, como capital del Estado y destacado centro consumidor, y Bilbao, llamada a convertirse en la más importante plaza comercial e industrial del Cantábrico. Además, el nuevo planteamiento buscaba la conexión con Francia a través de la localidad fronteriza de Irún, asegurándose así la comunicación tanto con el país vecino como con el resto de Europa. En concreto, fue un grupo de ingenieros ingleses, comandados por Alexander Ross, el que se encargó de la realización del proyecto, proponiendo que la línea férrea transcurriera entre Madrid y la frontera por Valladolid, Burgos, Valmaseda, Bilbao y San Sebastián.

Ahora bien, la crisis de 1847-48 supuso un duro golpe para la recién creada “Empresa del camino de fierro de Madrid á Irun por Bilbao”, ya que las posibilidades de obtener capitales nacionales y foráneos se desvanecieron, de manera que sólo a partir de 1851 volvió a retomarse con vigor el proyecto. Aunque en esos primeros años de la década de los cincuenta se pueden observar algunos cambios importantes que, a la postre, influyeron decididamente en la línea Madrid-Irún por Bilbao. Por un lado, emergía ya con fuerza la figura de José de Salamanca, promotor de la vía férrea entre Madrid y Aranjuez, y los vizcaínos no tuvieron más remedio que ligar los destinos de su propuesta a los de esa línea, debido a la escasez de recursos del Estado⁴. Por otro, a las tradicionales presiones ejercidas por la empresa inglesa concesionaria del camino de hierro entre Avilés y León, se sumó el auxilio prestado por el Gobierno a la línea Alar del Rey-Santander, la posición distante de Guipúzcoa respecto de la propuesta vizcaína y la gestación del proyecto navarro del ferrocarril de los Alduides.

3. LARRINAGA (2003).

4. “El Orden”, 23 de julio de 1851: “Dictamen de la comision sobre la prolongacion del ferro-carril de Aranjuez á Almansa, y construccion de los de Madrid á Irun y de Alar á Santander”.

Abundando en este aspecto, habría que decir que por Real Decreto de 20 de octubre de 1851 se creó el Ministerio de Fomento en sustitución del de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, teniendo como titular a Mariano Miguel de Reinoso. Fue precisamente este rico propietario de Valladolid quien decidió auxiliar la obra del ferrocarril de Alar del Rey a Santander, en cuya promoción había participado antes de entrar en el ejecutivo⁵. Por su parte, en la reunión celebrada en Burgos entre el 12 y el 16 de diciembre de 1851 entre los representantes de las provincias de Valladolid, Burgos, Logroño, Álava y Vizcaya, con el objeto de estudiar los aspectos económicos que planteaba la línea de Madrid a Irún por Bilbao, sobresalía la ausencia de los comisionados de Guipúzcoa. Es como si este territorio hubiera perdido cierto interés en el proyecto, ya que los distintos planes gubernamentales contemplaban que la línea del norte que habría de alcanzar la frontera francesa discurriría por suelo guipuzcoano. Además, muy pronto Guipúzcoa mostró un interés especial por una vía férrea que la uniera al Ebro por Alsasua y Vitoria, alejándose cada vez más del proyecto vizcaíno de hacer pasar el trazado por Bilbao⁶.

Por lo que se refiere a la propuesta navarra del ferrocarril del valle pirenaico de los Alduides⁷, hasta la fecha, las distintas propuestas que se habían hecho para enlazar Madrid con el norte de España habían dejado siempre fuera a Pamplona. Es verdad que esta ciudad apenas tenía importancia en el panorama económico español de mediados del siglo XIX, pero no es menos cierto que tradicionalmente había tenido una notable relevancia en el comercio transpirenaico, debido precisamente a su relativa buena posición geográfica⁸. Entre los navarros, pues, existía el deseo de no quedar marginados de los nuevos planteamientos ferroviarios que se venían dando en las provincias del norte desde la Real Orden de 31 de diciembre de 1844. Aunque de todos ellos el más interesante, y a la vez el más perjudicial para sus intereses, era el de Madrid-Irún por Bilbao. En efecto, si la conexión entre la capital de España y el país vecino se realizaba por el bajo Bidasoa las posibilidades de llegar a construir otra línea entre Pamplona y Bayona serían mínimas, ya que los flujos comerciales en ese momento no eran tan importantes como para justificar dos enlaces con Francia tan próximos.

Esto, sin embargo, no fue un obstáculo para que las autoridades navarras elaboraran un proyecto ferroviario a través del valle de los Alduides. De hecho, desde el verano de 1852 se empezó a estudiar la posibilidad de establecer un enlace directo entre Madrid y París pasando por Navarra. Más aún cuando las autoridades francesas habían aprobado la prolongación de la línea del Midi hasta Bayona. Al año siguiente, el 14 de julio de 1853, el Ayuntamiento de Pamplona instaba a la Diputación a tomar las medidas oportunas para conseguir que el ferrocarril pasara por Navarra o, al me-

5. MATEO DEL PERAL (1978), p. 77.

6. Archivo General de Guipúzcoa (AGG), DM 22,26 y "Crónica Vasco-Navarra", 28 de agosto de 1852: Exposición del 18 de julio del Ayuntamiento y Junta de Comercio de San Sebastián al ministro de Fomento.

7. Sobre este ferrocarril, véanse MARTINENA (1977), ESARTE (1982) y LARRINAGA (2002).

8. Véanse, entre otros, ZYLBERBERG (1993) y AZCONA (1996).

nos, por un punto próximo a ella. En su escrito los representantes municipales llegaban a establecer una relación directa entre ferrocarril y expansión económica, deduciéndose de sus argumentos que si Navarra quedaba excluida del trazado ferroviario caería en el olvido y vería alejarse la prosperidad económica⁹. La Diputación no perdió el tiempo y a las pocas semanas comisionaba a Javier María de Azcona para tratar de llegar a un acuerdo con los ingenieros franceses que por entonces estaban trabajando en el departamento de los Bajos Pirineos (hoy Pirineos Atlánticos) en el examen del posible trazado de dicha línea. Poco después, el 27 de octubre, una Real Orden autorizaba el estudio de los Alduides como posible paso. Enseguida Azcona escribió a Isidoro Daguenet, ingeniero francés del distrito de Bayona, para que por cuenta de la Diputación realizara los estudios desde la frontera de Navarra hasta Pamplona con vistas a encontrar el paso transpirenaico más ventajoso y fácil para la construcción de un camino de hierro¹⁰. El trabajo fue entregado en 1854.

Por lo tanto, a tenor de lo expuesto hasta ahora, se puede decir que la propuesta de las autoridades navarras era bien distinta al planteamiento realizado por la empresa del ferrocarril de Madrid a Irún por Bilbao. Se trataba de dos alternativas bien diferenciadas que nada tenía que ver la una con la otra. De manera que en estos años previos a la aprobación de la ley general de Ferrocarriles de 1855 no se puede hablar de unas posibles relaciones ferroviarias entre las Provincias Vascongadas y Navarra. Más bien todo lo contrario, ya que ambos proyectos eran incompatibles y excluyentes. La única posibilidad abierta era la propuesta guipuzcoana de unir Irún con Burgos a través de un camino de hierro que discurriera por Alsasua y Vitoria. Era un planteamiento original respecto del defendido por los vizcaínos, ya que apostaba por potenciar el puerto de San Sebastián y acortar la distancia con Castilla, a la vez que abría la posibilidad de crear un nuevo enlace con Pamplona a través de la Barranca. Constituía, pues, una alternativa tomada posteriormente en el trazado definitivo de la línea del Norte, la cual contribuyó de manera decisiva a la estructuración de las relaciones ferroviarias entre Navarra, por un lado, y Guipúzcoa y Álava, por otro.

III. La ley general de Ferrocarriles de 1855 y la concesión de la línea del Norte

En los años previos a la aprobación de la ley ferroviaria de 1855, en el caso de la línea Madrid-Irún por Bilbao destaca, principalmente, la participación de José de Salamanca. Las dificultades por reunir los capitales necesarios para poder llevar a cabo tamaña obra y la necesidad de una personalidad de renombre bien relacionada con los poderes político y económico de la época hicieron que los responsables de la compañía de

9. Archivo Municipal de Pamplona (AMP), caja 23.1, leg. 9: carta del 14 de julio de 1853 del Ayuntamiento de Pamplona a la Diputación Provincial de Navarra.

10. Archivo Administrativo del Gobierno de Navarra (AAGN): DFN, CJ 40975/1: carta del 7 de noviembre de 1853 de J. M^a Azcona a I. Daguenet.

dicho camino de hierro entraran en negociaciones con el mencionado banquero malagueño. Fruto de las mismas fue el convenio firmado con él en Vitoria el 4 de junio de 1852, en virtud del cual el consejo de administración de la empresa cedía a Salamanca el tramo del camino de hierro comprendido entre Madrid y Miranda o Haro. Aquél, por su parte, se obligaba a obtener del Gobierno el abono para cada legua comprendida entre Miranda o Haro y Bilbao e Irún de una mitad más del interés que consiguiera para cada legua de la sección entre Miranda o Haro y Madrid. También aquél se comprometía a hacer el depósito correspondiente a la sección de Bilbao a Burgos en el término de quince días para evitar que la concesión caducara y a iniciar las obras desde el Miranda o Haro a esa ciudad castellana antes que por ninguna otra parte de la vía, así como a no iniciar la explotación de la sección entre Madrid y Valladolid antes que el tramo entre Miranda o Haro y Valladolid¹¹.

La medida no fue suficiente, ya que los problemas financieros y legislativos siguieron existiendo. Tal es así que al poco tiempo la compañía traspasó su concesión al propio Salamanca, comprometiéndose éste a transmitirla a una nueva sociedad que se constituiría al efecto¹². Sin duda, esto significaba la liquidación de la antigua “Empresa del camino de fierro de Madrid á Irún por Bilbao”, pero en esos momentos se entendió que ésta era la única vía posible para continuar con el proyecto. Sin embargo, el tiempo demostró que estaban equivocados, puesto que Salamanca fue incapaz de constituir la tan ansiada sociedad en la que deberían participar capitalistas extranjeros. En este contexto la Diputación de Vizcaya, la Junta de Comercio y el Ayuntamiento de Bilbao crearon una comisión mixta, a la que muy pronto se le agregaron dos representantes de la Comisión Permanente de la Propiedad de Bilbao, con el objeto de seguir impulsando la construcción de una vía férrea en el Señorío. En una interesante memoria del 20 de julio de 1855¹³, es decir, poco después de que el proyecto original de la línea Madrid-Irún por Bilbao caducara el 13 de mayo y de la aprobación de la ley general de Ferrocarriles de 3 de junio¹⁴, esta comisión mixta planteó una propuesta posiblemente más realista que la anterior, porque se centraba exclusivamente en la necesidad de construir un camino de hierro entre la capital vizcaína y el Ebro.

De hecho, calculaban el costo de la obra por el Señorío en cincuenta millones de reales, siendo preciso un interés mínimo del 3% anual para estimular la llegada de capitales. Precisamente, la falta de numerario había sido una de las principales causas para que el proyecto original no hubiera podido salir adelante. Era necesario, pues,

11. AFV: Administrativo, Obras, transportes y comunicaciones: Ferrocarril Madrid-Irún, Registro 1, legajo 1: copia del convenio en la carta del 5 de junio de 1852 de F. Victoria de Lecea y G. M^o Orbeagozo a la Diputación General de Vizcaya. También aparece reproducido en *El Heraldo* (ed. Madrid), 27 de abril de 1853.

12. Archivo de la Cámara de Comercio de Bilbao (ACCB): Fondo Victoria de Lecea, legajo 8A, doc. n^o 60: acta notarial de 20 de febrero de 1853 del traspaso de la concesión de 16 de agosto de 1845 a José de Salamanca.

13. AFV: Administrativo, Obras, transportes y comunicaciones: Ferrocarril Madrid-Irún, Registro 1, legajo 1: Memoria de la comisión mixta de 20 de julio de 1855.

14. LARRINAGA (2003), apartado 7.

contar con un millón y medio de reales al año, para lo cual los comisionistas proponían como novedad una serie de arbitrios indirectos e impuestos directos sobre la propiedad, el comercio y la industria, según la riqueza estadística existente en manos de la Diputación y teniendo en cuenta los diferentes beneficios que la vía férrea habría de producir en las distintas localidades del Señorío en función de su cercanía o no. Se trataba, por consiguiente, de lograr unas fuentes de financiación seguras que sirvieran para garantizar ese interés del 3% con el que pretendían atraer a los inversores, incluidos, por supuesto, los extranjeros, cuyos nombres empezaban ya a sonar con fuerza en España.

A este respecto, hay que recordar las contadas construcciones ferroviarias existentes entonces en el país, de suerte que a medida que fueron pasando los años resultaron cada vez más evidentes las insuficiencias de la Real Orden de 31 de diciembre de 1844. Gracias a ella, las peticiones de vías férreas habían aumentado considerablemente, pero las realizaciones en vísperas de la ley general de Ferrocarriles eran muy escasas. Como dato, en el decenio anterior a 1855 únicamente se habían abierto a la explotación 477 kilómetros de los 1.407 concedidos¹⁵. Incluso, la legislación vigente había dado lugar a toda serie de especulaciones y de turbios negocios, siendo de tal enjundia el escándalo que todos los expedientes de ferrocarriles fueron enviados para su examen al Consejo Real¹⁶. Tal es así que, para Mateo del Peral, no es extraño que “la cuestión de los ferrocarriles” constituyera uno de los factores que desencadenaron el proceso revolucionario de 1854. De esta forma, “un afán de ordenación y moralidad en la cascada ilegal de las concesiones presidió desde los momentos germinales las intenciones de los levantados”¹⁷. El objetivo de los progresistas tras la revolución de 1854 era rescindir las contratas ilegales y llegar a promulgar una ley general con el fin de lograr un desarrollo ordenado de los ferrocarriles y poner así fin al desconcierto que se había vivido hasta entonces en esta materia. Desconcierto que se tradujo en la falta de realizaciones ferroviarias de envergadura, ya que los tramos construidos hasta entonces habían sido más bien cortos. Con la ley general de Ferrocarriles, del 3 de junio de 1855, los progresistas no sólo pretendían poner orden en el negocio ferroviario, sino también impulsar definitivamente el trazado de la red ferroviaria española.

Sin entrar en el articulado de la misma, bien estudiado por otros autores¹⁸, sí nos interesa señalar que la ley indicaba cuáles debían ser los trazados preferentes del ferrocarril. Esto supuso un importante logro respecto de los planteamientos impuestos por los moderados desde 1844, ya que éstos siempre se habían opuesto a establecer un plan general y habían preferido concesiones y autorizaciones línea por línea¹⁹. Por

15. SAIZ PASTOR y VIDAL OLIVARES (2001), p. 137.

16. CASAÑAS (1977), p. 49.

17. MATEO DEL PERAL (1978), p. 86.

18. Véanse, entre otros, CASARES ALONSO (1973), pp. 89-96; MATEO DEL PERAL (1978), pp. 87-99; WAIS (1987, 3ª ed.), t. I, cap. 2; y VV.AA. (1998), vol. I, pp. 56-61.

19. SAIZ PASTOR y VIDAL OLIVARES (2001), p. 133.

el contrario, la ley establecía que “se clasificarán como de primer orden las que, partiendo de Madrid, terminen en las costas o fronteras del reino”. Los trazados, pues, deberían estar sujetos a un plan general en el cual habrían de quedar preestablecidas las direcciones consideradas preferentes en la ayuda y apoyo del Estado. En este sentido, la línea entre Madrid y la frontera francesa volvía a tener una importancia decisiva. Más aún cuando el 21 de mayo de 1855 el propio ministro de Fomento, Francisco de Luján, había llegado a declarar en las Cortes: “me consta oficialmente que casas extranjeras están decididas a hacer proposiciones para la ejecución de esas líneas principales tan luego como la línea esté sancionada”²⁰. Qué duda cabe que debía estar refiriéndose a los grandes grupos financieros franceses de los Péreire y los Rothschild.

No hay que olvidar que uno de los mayores obstáculos para desarrollar la red de ferrocarriles en España entre 1844 y 1855 no había sido tanto la falta de iniciativa, sino de capitales²¹. Pues bien, la ley general de 1855 introdujo cambios importantes en lo relativo a las fuertes restricciones que en materia de sociedades anónimas había supuesto la ley de 1848, promulgada en plena crisis económica. De hecho, la legislación financiera de 1856 de los progresistas, materializada en la ley de bancos de emisión y en la de sociedades de crédito, sirvió para allegar capitales a un negocio que precisaba de ingentes inversiones²². Sin duda, las nuevas medidas adoptadas por el Gobierno iban encaminadas a la participación de grandes inversores extranjeros en la construcción de la red ferroviaria española. Si hasta entonces la red se había beneficiado casi en exclusiva de capital nacional, a partir de entonces la concurrencia de capital francés habría de ser enorme²³.

En efecto, la ley de 23 de febrero de 1856 otorgaba la concesión de la segunda sección de la línea del Norte, que iba de Valladolid a Burgos, a Eugenio Péreire, José Joaquín Osmá, Enrique O’Shea y Eugenio Duclerc, todos ellos pertenecientes al grupo financiero liderado por los empresarios franceses Isaac y Emilio Péreire y miembros del Crédito Mobiliario Español y de la “Compañía de los Caminos del Hierro del Norte” en sus primeros años de existencia. Además, la ley de 11 de julio de 1856 concedía a la recién constituida “Sociedad General de Crédito Mobiliario Español” la construcción de la primera y de la tercera sección del ferrocarril del Norte, es decir, las comprendidas entre Madrid y Valladolid y entre Burgos, el Ebro e Irún, respectivamente. Esta compañía estaba liderada por el grupo de los financieros franceses Péreire, de manera que las tres secciones de la línea recalaron en las mismas manos. Por lo demás,

20. Citado por MATEO DEL PERAL (1978), p. 99.

21. Contrariamente a lo señalado por otros autores, para GÓMEZ MENDOZA (1999, p. 233), “carece de fundamento achacar el atraso del camino de hierro a la incapacidad de ahorro doméstico para saciar su voracidad financiera”. En el caso de la línea Madrid-Irún por Bilbao, sabemos, sin embargo, que la imposibilidad de reunir los capitales necesarios fue una de las principales causas para que la obra no se realizara.

22. Para una visión general, véase VV.AA. (1998), pp. 62-66 y, más en profundidad, TORTELLA (1973), pp. 65-161.

23. CASANAS (1977), p. 58.

hay que tener también en cuenta que el grupo Péreire era el concesionario del ferrocarril del Midi en Francia, del Burdeos-Bayona primero y hasta Hendaya después.

Tampoco puede pasar desapercibido el hecho de que la concesión de la línea se otorgara inicialmente al Crédito Mobiliario Español, ya que, según Tedde de Lorca, esto presupone dos hechos fundamentales a tener en cuenta, a saber: la conexión entre el ferrocarril y la banca y la conexión entre el binomio ferrocarril-banca y el mercado exterior de capitales²⁴. En este sentido, las leyes bancarias de 1856 favorecieron precisamente la llegada de inversores extranjeros, quienes vieron en España buenas posibilidades para colocar sus capitales²⁵.

Sin duda, la entrada de estos financieros en el negocio ferroviario español y la concesión de la línea Madrid-Irún al Crédito Mobiliario Español influyó decididamente en las iniciativas ferroviarias llevadas a cabo hasta la fecha, especialmente en la auspiciada por los vizcaínos desde 1845. Antes del otorgamiento, el 17 de marzo de 1856 tuvo lugar una reunión en Bilbao convocada por la Junta General de la Propiedad en la que se nombró una nueva “Comisión del Ferrocarril de Vizcaya”, sucesora de la anterior, con el fin de gestionar una licencia para la construcción de un camino de hierro que llegase al interior del país²⁶. A la vez, aprovechando las posibilidades otorgadas por la ley de bancos de emisión, los comerciantes bilbaínos empezaron a trabajar con vistas a la constitución de una entidad financiera, el llamado Banco de Bilbao, la primera institución crediticia moderna nacida en el País Vasco. En verdad, no es extraño que quienes promovieron esta institución financiera fueran los comerciantes que impulsaban la construcción del ferrocarril. Al fin y al cabo, como ya se ha mencionado, la Madrid-Irún por Bilbao siempre padeció un grave problema de carencia de capital, algo que se quería solventar en estos momentos con la fundación de este banco.

Como bien señala González Portilla y su equipo, “la formación del Banco de Bilbao buscaba, precisamente, dotar al nuevo proyecto ferroviario de una sólida base financiera local y autónoma con respecto a los movimientos bancarios y bursátiles extranjeros”²⁷. Ahora bien, a pesar de que el esfuerzo financiero del Banco de Bilbao fue el hacer posible la construcción del ferrocarril de Tudela a Bilbao, la gestación del banco siguió una dinámica independiente, con sus propias implicaciones, las cuales fueron más allá de las relacionadas con este camino de hierro. En cualquier caso, su fundación no fue un acontecimiento aislado, sino parte de un amplio proyecto de modernización, protagonizado por la burguesía vizcaína que estaba dispuesta a aprovechar la oportunidad que la legislación ofrecía y sus capitales les permitía²⁸.

24. TEDDE DE LORCA (1978), p. 25.

25. TORTELLA (1973).

26. ORMAECHEA (1989), pp. 5-6.

27. GONZÁLEZ PORTILLA et alii (1995), p. 99.

28. GONZÁLEZ PORTILLA y MONTERO (1994), p. 106.

IV. El ferrocarril transpirenaico de los Alduides

Mientras los vizcaínos estaban empeñados en esta nueva empresa ferroviaria, el interés por la realización de una vía férrea que atravesara los Pirineos por su parte occidental no fue algo exclusivo de las autoridades navarras, sino que muy pronto el proyecto de los Alduides empezó a calar hondo en la burguesía de la ciudad francesa de Bayona²⁹. Más aún, el 11 de junio de 1853 el ingeniero Philippe Ambroise Duvignaud había sido comisionado por el Gobierno francés para que realizara los estudios pertinentes con vistas a la construcción de un ferrocarril entre Bayona y la frontera francesa³⁰. Pamplona encontró muy pronto en Bayona un fiel aliado en su empeño por conseguir la construcción de la línea de los Alduides. Es más, la ley general de Ferrocarriles fue vista como una posible oportunidad por la Diputación General de Navarra, la cual no dudó en enviar a París el 14 de julio de 1855 una comisión formada por los condes de Ezpeleta y de Guendulain para negociar con los Péreire, Etchegaray y d'Eischthal la realización de esta vía férrea. En este sentido, las posibilidades que ofrecía la nueva legislación en materia de participación de inversores extranjeros fueron vistas por las autoridades navarras como una oportunidad no desechable, más aún cuando el grupo de los Péreire sonaba cada vez con más fuerza para entrar en el negocio ferroviario español.

Para abril de 1856 la Diputación Provincial de Navarra recibía de Isidoro Dagnenet la memoria descriptiva del proyecto del ferrocarril de los Alduides, el plano general y los perfiles longitudinal y transversales, completando así la documentación anterior, tal como lo establecía la nueva ley general de Ferrocarriles para los casos en que se quisiera dirigir una solicitud al Gobierno. Era tal la insistencia de los navarros y bayoneses a favor de la alternativa de los Alduides que, pese a la casi plena seguridad de que el enlace Madrid-Francia se haría por San Sebastián, la burguesía donostiarra dio muestras evidentes de preocupación, reflejadas en gran cantidad de artículos periodísticos, folletos e informes. Así, el 5 de enero de 1857 la Diputación de Guipúzcoa enviaba un memorial a la reina Isabel II en el que rechazaba el proyecto del ferrocarril de los Alduides³¹. Pocos días más tarde el Ayuntamiento y la Junta de Comercio de San Sebastián elevaban una “representación” a Su Majestad expresando sus quejas sobre las pretensiones de navarros y bayoneses a propósito de un camino de hierro transpirenaico. A la vez, ambas instituciones hacían especial hincapié en el carácter antiespañol del proyecto de los Alduides, el cual, en su opinión, habría de servir únicamente a los intereses extranjeros, ya que si se llevaba a cabo dicho ferrocarril, el comercio canalizado por el puerto donostiarra quedaría desviado hacia el de Bayona, siendo, pues, una ciudad francesa la que se vería favorecida por el tráfico comercial de Navarra, La Rioja y Aragón, llegando incluso a hacerle la competencia al puerto de Barcelona. Además, la unión entre las costas mediterránea y atlántica, que debiera ha-

29. Véanse TÉMIME (1971) y LARRINAGA (2002), cap. 5.

30. Archives Nationales de France (ANF), F¹, 2.221-2: Duvignaud.

31. Ministerio de Fomento, Obras Públicas (1861), pp. 39-40.

cerse por el empalme ferroviario entre la capital catalana y San Sebastián, quedaría circunscrita al enlace entre aquella y Bayona.

Por todo ello, las autoridades y los comerciantes donostiarras insistían en su escrito no sólo en el perjuicio económico que semejante trazado habría de ocasionarles, sino también en la necesidad de evitar que fuera un puerto francés el que se beneficiara de esta situación³². En verdad, sus argumentos no deben pasar desapercibidos si tenemos en cuenta que la concesión de la línea de Zaragoza a Pamplona (11 de julio de 1856) establecía que la vía férrea que partiera desde la capital aragonesa a Navarra habría de tener por objeto la unión de ambos mares en territorio español. En consecuencia, la opción de Bayona quedaba descartada por la propia ley. En este punto el proyecto auspiciado por los navarros resultaba incompatible con los intereses de Guipúzcoa, de forma que en estos momentos las aspiraciones ferroviarias de uno y otro territorio seguían moviéndose por el temor a verse marginados dentro de la red general de los ferrocarriles españoles.

Así se entiende mejor la perseverancia de los navarros en su decidida apuesta por la línea de los Alduides. De hecho, en junio de 1857 la Diputación de Navarra contrató con José de Salamanca la construcción de este ferrocarril mediante una subvención de doce millones de reales. Más aún, en febrero del año siguiente, se constituyó una comisión para explicar al Gobierno la necesidad de ese trazado. Ahora bien, una vez que el proyecto estuvo en manos del Ministerio de Fomento, éste solicitó sendos informes de la Junta Consultiva de Caminos, del Ministerio de la Guerra, de la Junta de Defensa y de la Junta de Ingenieros Militares, los cuales fueron desfavorables a la propuesta navarra. Con todo, las gestiones de aquella comisión, formada por el marqués de Fontellas, Antero Echarri, Nazario Carriquiri, el conde de Ezpeleta, Francisco Arizcun y Francisco Navarro Villoslada, tuvieron éxito en la medida en que el proyecto de ley pidiendo la autorización pertinente para la concesión del mismo fue propuesto por el conde de Guendulain, a la sazón ministro de Fomento, el 29 de abril de 1858³³. Poco después, el 3 de mayo, el propio Guendulain presentaba el proyecto de ley en las Cortes, provocando tal oposición que la cámara baja nombró una comisión compuesta por un representante de cada una de las siete secciones en las que estaba entonces dividida. Al día siguiente, José Joaquín de Osma e Ignacio Olea, presidente y administrador, respectivamente, del Crédito Mobiliario Español, realizaron una exposición contraria a dicho ferrocarril, llegando a insinuar la posible paralización de las obras de la línea del Norte en caso de aprobarse el trazado de los Alduides³⁴.

De esta forma la situación de crispación llegó a tales extremos que, debido a la agitación vivida en el hemiciclo durante la discusión del proyecto de los Alduides, sobre-

32. Archivo Municipal de San Sebastián (AMSS), Sec.D, Neg. 13, Lib. 1976, Exp. 4: "Representación á S.M. la Reina por el Ayuntamiento y la Junta de Comercio de San Sebastian sobre la via ferrea del Norte y la de los Alduides" (1857), Imprenta de I. R. Baroja, San Sebastián.

33. Ministerio de Fomento, Obras Públicas (1861), doc. n° 9, pp. 13-15.

34. "La América", 8 de junio de 1858: "Ferro-carril de los Alduides", Exposición al Congreso de los señores diputados.

vino una crisis ministerial que dio paso a un nuevo ejecutivo presidido por O'Donnell (30-VI-1858). En verdad, el cambio de gobierno no puso fin a la polémica, aunque a partir de ese momento, y en la medida en que los proyectos de Norte y del Bilbao-Tudela avanzaban, la propuesta de Alduides empezó a perder fuerza. Más aún cuando cada vez era más plausible la posibilidad de que ambas líneas tocaran suelo navarro. En el caso de la segunda no había duda. En el de Norte, progresivamente resultaba más factible que la vía discursiera por Alsasua, para empalmar en este punto con el camino de hierro que iba hasta Pamplona y Zaragoza.

V. La integración por ferrocarril del valle medio del Ebro al comercio vizcaíno

Así las cosas, una vez concedido el tramo Valladolid-Burgos a Eugenio Péreire y sus socios, se empezó a vislumbrar cada vez más claramente que la línea del Norte discursiría por Vitoria, Tolosa y San Sebastián y no por Bilbao, como hubieran deseado los vizcaínos. De hecho, la Comisión del Ferrocarril de Vizcaya trató de negociar con el Crédito Mobiliario la prolongación del trazado general hasta Bilbao por medio de un ramal, llegando a plantear incluso la posibilidad de que fuera el mismo Señorío el que pudiera subvencionar este tramo. Sin embargo, nada se pudo hacer, ya que los Péreire estaban decididos a proyectar el Madrid-Irún por Álava y Guipúzcoa, sin pasar por tierras vizcaínas. Infatigables, también los comisionistas entablaron relaciones con representantes del Gran Central de Francia, sin que éstas llegaran tampoco a buen puerto³⁵.

Entonces, en mayo de 1856, tuvo lugar en Bilbao una reunión entre la Comisión del Ferrocarril de Vizcaya y los diputados provinciales de Logroño con el objetivo de estudiar una posible colaboración para construir un ferrocarril de Haro a Bilbao pasando por Navarra. Los vinos, las frutas y los cereales riojanos necesitaban una salida al mar y viendo las pocas probabilidades de que el trazado de la línea del Norte discursiera por su territorio, aquella provincia se pronunció a favor de un ferrocarril que desde el Ebro medio, donde se unían los intereses de riojanos y navarros, llegase hasta Bilbao. Los diputados riojanos podrían garantizar la construcción del tramo comprendido entre Haro y Tudela, de unos 150 kilómetros de largo, y Vizcaya se encargaría del resto de la línea, sensiblemente menor. El trayecto Haro-Tudela correría a cargo de la Diputación de Logroño con la posible ayuda de Navarra. Igualmente, los riojanos contaban con el presumible apoyo del Estado, por medio de subvención, siempre y cuando la línea fuera considerada de interés general, además de las exenciones y ventajas que concedía la ley general de Ferrocarriles de 1855³⁶.

35. GARCÍA VENERO (1948), p. 274. Véase también AFV: Administrativo, Obras, transportes y comunicaciones: Ferrocarril Bilbao-Tudela, Registro 1, legajo 1: "Acta de Diputación y Comisión delegada de la Junta general en el asunto de Ferro-carril del Señorío, del día 17 de diciembre de 1856", fol. 55v.

36. GARCÍA VENERO (1948), p. 275. Véase también DELGADO IDARRETA (1985).

Toda vez que la realización de la Madrid-Irún por Bilbao resultaba ya prácticamente imposible, los vizcaínos volvieron su mirada al eje mediterráneo, tratando de empalmar con la línea del Norte en el valle del Ebro. El 25 de junio la Comisión recibió la noticia de la aprobación por las Cortes del dictamen correspondiente al Tudela-Bilbao y poco más tarde, el 11 de julio, en la mencionada ley que otorgaba al Crédito Mobiliario Español la primera y tercera sección de la línea del Norte, en uno de sus artículos adicionales, se autorizaba la pública subasta de la línea de Tudela a Bilbao por Miranda o Vitoria.

Pocos días después, las Juntas Generales de Vizcaya decretaron la reunión de una Junta de Distritos, celebrada el 17 de diciembre de ese mismo año. En ella se aprobó, además de la subvención legal u ordinaria determinada por la ley general de Ferrocarriles, una subvención extraordinaria a la empresa que se formara y acometiera los trabajos del tramo comprendido entre Bilbao y Miranda de Ebro. Ésta consistiría en asegurar a los capitales invertidos durante la construcción de las obras un interés del 4% anual hasta la explotación del ferrocarril. Interés que sería reintegrable a la Diputación en el momento en que la vía empezara a producir más de un 8% de interés³⁷. La idea fue bien aceptada entre la clase mercantil de la villa, ya que en la reunión celebrada el 16 de marzo de 1857 se determinó la constitución de una compañía que hiciera frente a la subasta, abriéndose inmediatamente una suscripción para cubrir el depósito del 5% que marcaba la ley.

Así las cosas, era necesario determinar el trazado de la vía férrea que se quería construir. Dividida en dos tramos, entre Bilbao y el Ebro y entre éste y Tudela, respectivamente, para el primero de ellos se valieron de los estudios realizados en la década de los cuarenta por el ingeniero Santa Cruz para el proyecto Madrid-Irún por Bilbao. Para el segundo fue necesario que se llevaran a cabo los estudios pertinentes a fin de poder solicitar la concesión definitiva. Para la primera sección quedó descartada la opción del paso por Altube por las dificultades de tipo técnico que presentaba, puesto que era preciso recurrir a la instalación de planos inclinados. Sólo restaban, pues, dos opciones: o un trazado directo hasta Miranda por Orduña o seguir la dirección del valle de Arratia hacia Vitoria y aquella localidad burgalesa. Además de los costes o las dificultades técnicas que uno u otro proyecto pudieran presentar, en el fondo, según González Portilla y su equipo, lo fundamental era el modelo de comunicaciones que se quería establecer³⁸. Al final primó la comunicación más directa y corta con el Ebro, al entender que Vitoria tampoco era una plaza comercial tan importante para el sacrificio económico que implicaba una prolongación de cuatro leguas³⁹. Además, Vitoria quedaba servida por la línea del Norte, controlada en última instancia, como ya se ha dicho, por los Péreire, quienes habían rechazado la posibilidad de establecer un ramal

37. AFV: Administrativo, Obras, transportes y comunicaciones: Ferrocarril Bilbao-Tudela, Registro 1, legajo 1: "Acta de Diputación y Comisión delegada de la Junta general en el asunto de Ferro-carril del Señorío, del día 17 de Diciembre de 1856".

38. GONZÁLEZ PORTILLA et alii (1995), p. 100.

39. Sobre los intereses alaveses en esta línea de ferrocarril, véase ORTIZ DE ZÁRATE (1857).

entre ambas ciudades. La alternativa de Vitoria, pues, habría supuesto su conversión en tributarios del Crédito Mobiliario Español primero y de la Compañía del Norte después⁴⁰.

Por consiguiente, con la opción de Orduña los vizcaínos apostaron por la vía más rápida para llegar a Miranda de Ebro y así tener acceso directo a todo el mercado interior, que era lo que realmente habían perseguido desde la concesión de la línea Madrid-Irún por Bilbao en 1845. De esta manera estaba más cerca el viejo sueño de mejorar las comunicaciones del Señorío con el resto de la península a fin de poder impulsar el tráfico comercial del puerto de Bilbao. Un puerto cada vez más amenazado por las buenas perspectivas de Santander, gracias al ferrocarril de Alar del Rey, y de San Sebastián, presunto gran beneficiario del nuevo trazado del ferrocarril del Norte y del fracaso del ferrocarril de los Alduides. En tales circunstancias, los comerciantes bilbaínos vieron claro la necesidad de llevar a cabo su proyecto cuanto antes, tratando de acortar lo más posible las distancias con Miranda de Ebro, pese a las dificultades técnicas que presentaba la opción de Orduña. Lo interesante para ellos era que “nos pondremos á la vez en comunicacion directa con todo el centro de Castilla vieja, la importantísima region de Valladolid y la Corte; y con las fértiles comarcas que baña el Ebro hasta Zaragoza y con Cataluña, así que la parte oriental de Madrid, con la cual no ha podido haber hasta ahora sino muy cortas relaciones mercantiles”⁴¹.

Atendiendo a estos intereses, la Real Orden de 6 de junio de 1857 aprobaba el trazado del ferrocarril Bilbao-Tudela por Miranda de Ebro. Sin embargo, la Real Orden de 18 de julio de ese mismo año señalaba “por ahora” un punto de partida de ese camino de hierro entre Alfaro y Rincón de Soto (La Rioja), a 25 kilómetros de Tudela, hasta que, una vez realizados los estudios pertinentes para la modificación del trazado de la línea de Zaragoza a Alsasua, se fijara definitivamente el empalme entre ambas vías férreas⁴². Finalmente, según la Real Orden de 12 de diciembre de 1859, la conexión se haría en el enclave navarro de Castejón, localizado a más de 29 kilómetros de distancia de Tudela y convertido con el tiempo en una importante población ferroviaria de la Ribera y centro expedidor de los productos agrarios de la zona. Tal como ha señalado José Miguel Delgado Idarreta, el ferrocarril de Tudela a Bilbao se convirtió desde la primera de estas dos poblaciones en el centro que potenciaba los intereses navarros al permitir el enlace con la línea Zaragoza-Alsasua. A su vez, con este camino

40. GONZÁLEZ PORTILLA et alii (1995), p. 101.

41. AFV: Administrativo, Obras, transportes y comunicaciones: Ferrocarril Bilbao-Tudela, Registro 3, legajo 5, nº 1: Informe sobre el ferrocarril de Tudela a Bilbao de 26 de julio de 1856.

42. El concesionario de esta línea era José de Salamanca y hay sospechas de que precisamente fuera él quien presionara al Gobierno para que el punto de partida de la Bilbao-Tudela se hiciera entre esas dos localidades riojanas en lugar de Tudela, como sería más lógico. A este respecto véase *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 16 de agosto de 1857: “Camino de Hierro de Tudela a Bilbao”, de Gustavo Hubbard, p. 514. En este sentido no debemos olvidar que sólo dos años antes el banquero andaluz había estado comprometido con los vizcaínos en la realización de la línea Madrid-Irún por Bilbao. Sin embargo, toda vez que las obras del ferrocarril Barcelona-Zaragoza avanzaban y se veía la posibilidad de poder conectar con Francia, Salamanca se alió con los intereses navarros.

de hierro la capital vizcaína era compensada por la competencia ejercida por Santander y La Rioja y se veía favorecida en lo que a la mejora de sus comunicaciones y a la exportación de sus productos se refiere, incrementándose considerablemente sus posibilidades comerciales⁴³.

VI. Navarra y la línea del Norte

Mientras los vizcaínos habían conseguido ya la concesión de un ferrocarril que uniera Bilbao con el valle medio del Ebro, empalmando con la línea del Norte en Miranda, los navarros, después de la caída de Istúriz, seguían sin conseguir un proyecto de ferrocarril propio. Es cierto que la propuesta de Alduides no cayó en el olvido, pero José de Salamanca, con quien la Diputación había firmado un acuerdo en 1857, tal como ya se ha dicho, se dirigió a esta institución en junio de 1859 proponiendo dejar de lado la línea pirenaica a favor de una nueva que habría de discurrir por el valle del río Ulzama hasta el del Bidasoa. Para llevarlo a cabo, aquél solicitaba a esta corporación un préstamo de 25 millones de reales, ofreciendo una hipoteca directa a la Diputación de cien millones de reales en obras ejecutadas en territorio navarro. Los diputados, sin embargo, rechazaron la propuesta al entender que el contrato de 1857 se refería exclusivamente a la vía férrea de los Alduides y no a ninguna otra.

En medio del debate político que suscitó aquella propuesta, sobresalió la insistencia de Nazario Carriquiri por seguir intentando sacar adelante el proyecto del Pamplona-Bayona por los Alduides. La Diputación se dirigió, pues, a la reina Isabel II, si bien en ese momento el contrato firmado en 1857 con Salamanca había quedado anulado. La Diputación volvió entonces a firmar con él un nuevo convenio, aunque esta vez sin ninguna subvención y responsabilizándose de la posible concesión que pudiera obtener aquella institución. Ésta se dirigió al Congreso y al Senado para solicitar de nuevo la concesión de la línea de Alduides sin ayuda alguna del Estado, argumentando que las provincias vascas se verían favorecidas por la línea del Norte y Navarra no, con lo que de marginalidad y merma de su desarrollo implicaba este hecho. En verdad, es posible pensar que Salamanca tenía datos bastante fidedignos para creer que dicho camino de hierro no se construiría y de ahí que pensara en una nueva alternativa⁴⁴.

En efecto, Salamanca poseía un permiso concedido el 30 de noviembre de 1859, que fue denegado posteriormente por el Ministerio de la Guerra, para una línea de Burgos a Pamplona e Irún por el valle del Bidasoa, de manera que, sabedor de las dificultades que presentaba el proyecto de los Alduides para salir adelante, solicitó una autorización para el estudio del trazado de Zazpiturrieta, el cual había sido considerado como el más idóneo por la comisión de ingenieros de 1855 encargada de analizar los pasos por el Pirineo navarro. Esta línea partía de Pamplona, seguía el valle del río

43. DELGADO IDARRETA (2002), pp. 88-89.

44. ESARTE (1982), p. 76.

Arga hasta su confluencia con el Ulzama, cuya cuenca habría de recorrer hasta más arriba de Ostiz, donde entraba en el del Orgui, atravesaba la divisoria en Zazpiturrieta y entraba en el valle del Bidasoa en Santesteban, descendiénolo hasta unirse con la línea del Norte en la frontera. Semejante trazado reducía la distancia entre la capital navarra e Irún a 103 kilómetros, aunque con un gasto sumamente elevado⁴⁵.

Entretanto, preocupado el Gobierno por el enlace definitivo de la línea Zaragoza-Pamplona con la del Norte, la Junta de Caminos, Canales y Puertos encargó al ingeniero Jacobo González Arnao un estudio sobre un posible trazado por la localidad navarra de Irurzun. Éste presentó su trabajo el 9 de septiembre de 1860, analizando tres alternativas para alcanzar el Pirineo, a saber: la de los Alduides, por la que apostaba realmente la Diputación de Navarra; la de Pamplona-Ulzama-Irún, planteada por la empresa ferroviaria del Zaragoza a Alsasua y cuyo principal valedor era José de Salamanca; y la que, partiendo de Pamplona, discurría por Irurzun y por la localidad guipuzcoana de Alegría de Oria hasta alcanzar la frontera francesa en Irún. El autor se mostró partidario de esta última opción, ya que, además de las ventajas topográficas que presentaba sobre la propuesta del río Ulzama, se adaptaba mejor al trazado planteado por el ferrocarril del Norte⁴⁶.

Pese a ello, Salamanca volvió a presentar el 8 de diciembre de 1860 un segundo proyecto por el valle de Ulzama, aunque nuevamente fue rechazado por razones de seguridad nacional. Es más, ese mismo día la Junta de Caminos, Canales y Puertos, teniendo en su poder el informe de González Arnao, se posicionó a favor del trazado por Irurzun y Alegría, que era el único que no perjudicaba los intereses de la Compañía del Norte, la cual había comenzado ya las obras del tramo comprendido entre Alsasua y Tolosa⁴⁷. Para Pamplona, esta posibilidad podía resultar atractiva en la medida en que se acortaba sensiblemente la distancia con la costa guipuzcoana, quedando San Sebastián a tan sólo 76 kilómetros, frente a los 135 del trazado por Alsasua. Incluso el propio ministro de Fomento, el marqués de la Vega de Armijo, en un nuevo debate en las Cortes sobre el ferrocarril de los Alduides, también se posicionó a favor de aquel trazado, ya que la alternativa de Alegría de Oria presentaba la ventaja de unir Pamplona con San Sebastián, Pasajes e Irún, de acuerdo con el flujo comercial predominante en la época, debido a que la gran mayoría de las exportaciones navarras hacia el país vecino pasaban por aquella localidad fronteriza⁴⁸.

Ahora bien, Salamanca, quien había ganado la subasta celebrada el 6 de octubre de 1857 del ferrocarril de Zaragoza a Alsasua hasta Irurzun, consideró que el coste por Alegría era bastante más elevado y que la subvención aprobada inicialmente por el

45. *Revista de Obras Públicas*, 1861, n.º 1: "Ferro-carril del Norte y de Zaragoza á Alsasua", p. 5. El proyecto, obra de José M^a Faquineto, se localiza en el Archivo General de la Administración (AGA), Obras Públicas, caja 27.492.

46. Ministerio de Fomento, Obras Públicas (1861), doc. n.º 15.

47. *Ibidem*, doc. n.º 16.

48. *La América*, 21 de abril de 1862: "Ferro-carril de los Alduides. Interpelación en el Congreso", discurso del marqués de la Vega de Armijo, p. 25. Sobre este tráfico comercial, véase Ayuntamiento de Irún (1864), pp. 9 y 10.

Gobierno habría de resultar insuficiente, por lo que no estaba dispuesto a construir el nuevo trazado sin un aumento considerable de su cuantía.

Todo este debate sobre el posible empalme de la Zaragoza-Pamplona-Alsasua y la Madrid-Irún tiene aún mayor relevancia si tenemos en cuenta que, si hacía unos años parecía existir un amplio consenso entre los distintos pueblos navarros sobre la construcción del ferrocarril de los Alduides, esa unidad quedó rota, en la medida en que algunas localidades del norte de Navarra se posicionaron en su contra y a favor de un camino de hierro que discurriera por los valles de Ulzama y del Bidasoa⁴⁹. Cabe pensar que, por su cercanía, la economía y los intereses vitales de estas localidades estaban más próximos a la provincia de Guipúzcoa que a Bayona o a los Alduides. El Gobierno, muy cauteloso en este asunto, había decidido consultar al Consejo de Estado en pleno si, de acuerdo con las cláusulas establecidas en la concesión del Zaragoza-Alsasua, estimaba procedente someter a las Cortes un proyecto de ley fijando como parte de dicha concesión su prolongación desde Irurzun a Alegría con una subvención proporcional a la mayor longitud de tal vía. En su respuesta de julio de 1862, el Consejo de Estado admitió que no tenía facultades para obligar a la empresa concesionaria de la línea Zaragoza-Alsasua a empalmar con la del Norte en otra localidad diferente a esta última, aunque no se descartaba la posibilidad de poder autorizar un camino de hierro entre Irurzun y un puerto del Cantábrico, sin considerar por ello tal contrato infringido⁵⁰.

Finalmente, la alternativa de Irurzun-Alegría, a pesar de ser la opción preferida de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, fue desechada, entre otras razones, por su elevado coste. De esta forma, el 19 de julio de 1862 el Gobierno acordó que la línea de Zaragoza a Pamplona empalmara con el ferrocarril de Madrid a Irún en Alsasua, opción que ya se volvió definitiva. Lo cual no quiere decir que no se siguieran planteando las posibilidades de Irurzun y de Alduides como nuevos trazados para mejorar las comunicaciones ferroviarias de Navarra. En el primer caso, también San Sebastián, tradicional enemiga de Pamplona en esta materia, se mostró a favor de una nueva línea de unión con esta ciudad con el fin de acortar y aumentar las relaciones comerciales entre Guipúzcoa y Navarra y Aragón⁵¹. En cuanto al ferrocarril de los Alduides, el nuevo proyecto, fechado el 6 de febrero de 1864 y firmado por Angel Retortillo y Eusebio Page, fue auspiciado por José de Salamanca y los diputados navarros. Se basaba en el trabajo de Daguinet, aunque sus características técnicas eran sensiblemente mejores⁵². De hecho, el ingeniero José Almazán, comisionado para hacer un informe del mismo para la Dirección General de Obras Públicas, se mostró favorable a la realización de un camino de hierro entre Pamplona y los Pirineos por Zubiri

49. Ayuntamiento de Irún (1864), p. 23.

50. Citado en *Las pretensiones de la Compañía del Norte* (1864), pp. 11-12.

51. AGA, Obras Públicas, caja 22.550: carta del 20 de agosto de 1862 del alcalde de San Sebastián al Gobernador Civil de Guipúzcoa.

52. AGA, Obras Públicas, caja 10.831: Memoria descriptiva del "Proyecto del ferro-carril de Pamplona á la frontera de Francia por Villaba, Larrasoña y Eugüy", por Retortillo y Page.

y Eugui⁵³. También la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos se posicionó a favor del proyecto, toda vez que fueran introducidas algunas modificaciones⁵⁴. Incluso en el plan general de ferrocarriles que se planteó a mediados de los años sesenta parecía que el ferrocarril de Pamplona a Francia por Zubiri podría tener cabida, pero la renuncia de Salamanca por motivos de salud y la propia inestabilidad política de los gobiernos de la última etapa del reinado de Isabel II frustraron el proyecto.

Para entonces ya había entrado en funcionamiento el ferrocarril del Norte. En efecto, el 15 de agosto de 1864 y en presencia del rey consorte Francisco de Asís, se había inaugurado en San Sebastián la línea Madrid-Irún, que posibilitaba ya la unión directa con París, puesto que el tramo entre Beasain y Bayona había sido abierto el 21 de abril de 1864. Sin duda, este hecho repercutió de dos formas distintas en la propia red ferroviaria navarra. Por un lado, restó fuerza a las posibilidades de construcción del Pamplona-Bayona, sobre todo porque los flujos comerciales no eran tan grandes como para alimentar dos líneas prácticamente paralelas. Por otro, el mercado vasconavarro salía reforzado al haber sido incluida dentro de este tendido ferroviario la localidad de Alsasua, convertida en punto de enlace de la Zaragoza-Pamplona, sirviendo así para articular buena parte del comercio proveniente no sólo de las zonas agrícolas más ricas de Navarra, sino también de Aragón, que pronto encontraron en Guipúzcoa un centro consumidor de relativa importancia y un puerto para poder expedir sus productos.

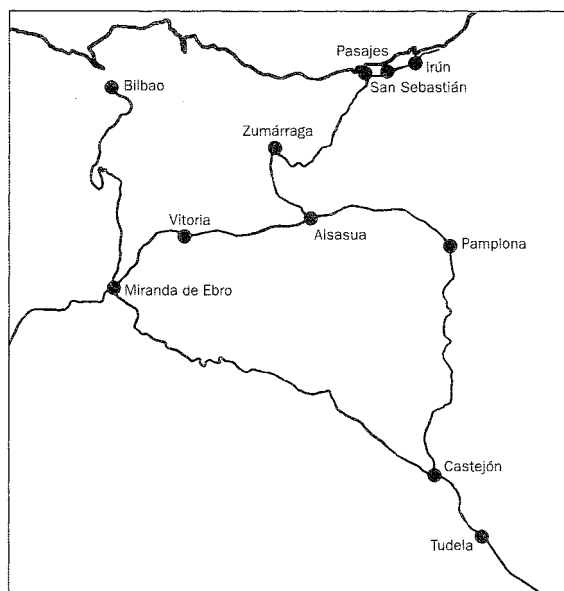
VII. Conclusiones

El proyecto de articulación del mercado del norte de España nació en Vizcaya a mediados de los años cuarenta. Hubo que esperar, sin embargo, dos décadas para ver concluidas las líneas del Norte y de Bilbao a Tudela. Ahora bien, durante estos años se produjeron importantes cambios respecto del proyecto original de la línea Madrid-Irún por Bilbao. En efecto, en vísperas de la ley general de Ferrocarriles de 1855, la concesión de esa línea caducó, de suerte que en el momento de la aprobación de la nueva ley habían surgido otros intereses protagonizados fundamentalmente por el grupo financiero encabezado por los hermanos Péreire. Atraídos por una vía más corta, que transcurriera por Burgos, Vitoria y San Sebastián, en la nueva línea del Norte Bilbao quedaba excluida. Paradójicamente, habiendo sido la burguesía del Señorío la que había impulsado un camino de hierro de este calibre, la capital vizcaína no se beneficiaría del trazado definitivo. Todo lo contrario, ya que quedaba al albur de la competencia de los puertos guipuzcoanos de San Sebastián y de Pasajes, por donde

53. AGA, Obras Públicas, caja 23.104: "Informe elevado á la Direccion general de Obras públicas, sobre el ferro-carril de Pamplona á la frontera francesa" de 20 de febrero de 1864 realizado por José Almazán.

54. AGA, Obras Públicas, caja 23.104: informe de 14 de julio de 1864 de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Sistema ferroviario vasco-navarro en 1864



sí discurría la línea del Norte, y de Santander, beneficiada por la línea que partía de Alar del Rey.

Ante este duro contratiempo, Vizcaya no se arredró y de inmediato empezó a pergeñar una nueva vía férrea que muy pronto contó con el apoyo de los riojanos, también excluidos de la línea del Norte. Así fue tomando cuerpo la propuesta del Bilbao-Tudela por Logroño. De esta manera la burguesía vizcaína reorientó su proyecto original de mejorar sus comunicaciones con Castilla para tratar de ganar los mercados del medio Ebro, ricos en cereales, vinos, verduras y frutas, todo ello escaso en el Señorío. Castejón, en suelo navarro, se convirtió pronto en el centro distribuidor de la producción de la Ribera de Navarra. El ser punto de encuentro de la Bilbao-Tudela y de la Zaragoza-Pamplona le permitió convertirse en un núcleo ferroviario importante, cuando hasta la fecha no era más que un despoblado. El sur de Navarra en particular y el medio Ebro en general quedaron incorporados a la red ferroviaria del norte de España e integrados en un mercado más amplio en el que Bilbao pasó a desempeñar un papel director. Efectivamente, como bien ha señalado Olga Macías, la pieza fundamental de todo este entramado ferroviario lo constituyó Bilbao, cuyo puerto desempeñaba ya un papel importante en el proceso industrializador de Vizcaya⁵⁵. No obstante, este cambio de orientación hacia el mercado del Ebro se vio completado también con

55. MACÍAS (1992), p. 512.

una mejora de sus comunicaciones con el septentrión peninsular gracias a la conexión en Miranda con la línea del Norte.

Por lo demás, la otra pieza clave para la configuración de la red ferroviaria vasco-navarra de mediados del siglo XIX fue el hecho de que la línea Madrid-Irún, en vez de discurrir por Bilbao, como había pretendido la burguesía vizcaína, lo hiciera por Vitoria, Alsasua y San Sebastián. Alsasua, pues, se convirtió en el otro enclave estratégico de la incorporación de Navarra al mercado vasco-navarro y al castellano. En Alsasua, como ya se ha comentado, empalmaron las vías férreas de Norte y de Zaragoza a Pamplona, cuya prolongación, tras una serie de discusiones, se realizó en esta localidad de la Burunda. La prolongación de la Zaragoza-Pamplona hasta Alsasua significó la dotación de ferrocarril a buena parte de la Navarra media, de suerte que muchos centros productores de la provincia quedaron comunicados por este nuevo medio de transporte para mediados de los años sesenta del siglo XIX. Por supuesto, quedó fuera de estos trazados el norte de la provincia, que hubiera visto colmadas sus expectativas con la realización de la vía férrea de los Alduides. Razones de carácter técnico, económico y político impidieron su realización. Por parte de los alduidistas, siempre se argumentó que esta obra hubiera permitido colocar más rápidamente los productos del medio Ebro en Francia. Sin embargo, dado el desarrollo económico que a partir de 1842 experimentaron Guipúzcoa y Vizcaya como consecuencia de su industrialización, la conformación de una red ferroviaria vasco-navarra podía abrir grandes posibilidades a la producción agrícola del antiguo reino, debido precisamente al aumento progresivo de la población y a las grandes limitaciones de la agricultura de aquellas dos provincias. En opinión de Olga Macías, la importancia de la construcción de la línea Pamplona-Asasua radicó en el acercamiento de la producción navarra al puerto de Pasajes, lo que iría, según ella, en detrimento de Bilbao⁵⁶. Efectivamente, tal como hemos señalado en otro lugar, en lo que al comercio internacional de vino se refiere, Pasajes fue capaz de ganarle la partida a Bilbao gracias a las mayores facilidades de embarque que los caldos de La Rioja, Navarra y Aragón encontraron en ese puerto⁵⁷. En este sentido, unas buenas comunicaciones como las proporcionadas por la línea del Norte debieron influir también decididamente en semejante flujo mercantil.

En definitiva, los esfuerzos desarrollados por los navarros para crear su red ferroviaria partiendo de una iniciativa propia, la de los Alduides, fracasaron ante la construcción de las primeras líneas generales nacidas fuera de este territorio propiamente dicho. Lo cual no fue óbice, como ya se ha resaltado, para que una buena parte de Navarra quedara comunicada con los principales núcleos de la economía española a mediados del siglo XIX. De suerte que “Alsasua y Castejón se constituyeron en las terminales de un tráfico ferroviario que actuó como impulsor y canalizador de la producción agrícola tanto de la Ribera como de zonas limítrofes hacia nuevos y tradicionales mercados tales como Vizcaya o Guipúzcoa”⁵⁸.

56. MACÍAS (1992), p. 508.

57. LARRINAGA (1999), p. 233. Véase también el cuadro 4.12.

58. MACÍAS (1992), pp. 497-498.

Bibliografía

- AYUNTAMIENTO DE IRÚN (1864): *Informe aprobado por el Ayuntamiento de Irún, en su sesión de 11 de octubre de 1864, para servir de contestación al interrogatorio adjunto á los ante-proyectos formados para completar la red de ferro-carriles de España, resolviendo el problema de hallar un camino mas directo, económico y ventajoso de Pamplona al mejor puerto de la Costa Cantábrica y á Bayona que el de los Aldudes*, Imprenta de “La Elegancia”, Irún.
- AZCONA, Ana M. (1996): *Comercio y comerciantes en la Navarra del siglo XVIII*, Gobierno de Navarra, Pamplona.
- CASAÑAS, Magí (1977): “El ferrocarril en España, 1844-1868. Consideraciones en torno a una crisis”, *Investigaciones Económicas*, nº 4.
- CASARES ALONSO, Aníbal (1973): *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Escuela Nacional de Administración Pública, Madrid.
- DELGADO IDARRETA, José Miguel (1985): “La red de comunicaciones en La Rioja en el siglo XIX”, en *Actas del I Coloquio sobre Geografía de La Rioja*, Comunidad Autónoma de La Rioja, Logroño.
- (2002): “Los orígenes del ferrocarril riojano en el siglo XIX”, en Idem (coord.): *Ferrocarril en La Rioja*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño.
- ESARTE, Pedro (1982): *El ferrocarril europeo de Navarra*, Pamplona.
- GARCÍA VENERO, Maximiano (1948): “Historia anecdótica del ferrocarril en España”, en *Cien años de ferrocarril en España*, vol. I, Comisión Oficial para la conmemoración del primer centenario del ferrocarril en España, Madrid.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1999): “Los transportes y el comercio interior en la España del siglo XIX”, en ANES, Gonzalo (ed.): *Historia económica de España. Siglos XIX y XX*, Galaxia Gutenberg y Círculo de Lectores, Barcelona.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel et alii (1995): *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel y MONTERO, Manuel (1994): “La fundación del Banco de Bilbao entre las necesidades del capitalismo mercantil y de la construcción del ferrocarril al interior”, en MARTÍN ACEÑA, P. y GÁRATE, M. (eds.): *Economía y empresa en el norte de España*, Diputación Foral de Guipúzcoa y Universidad del País Vasco, San Sebastián.
- LARRINAGA, Carlos (1999): *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1814*, Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián.
- (2002): *Entre Irún y los Aldudes. El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX*, Casino de Irún, Irún.
- (2003): “La *Concesión Vascongada* y los antecedentes de la línea ferroviaria del Norte (1844-1855)”, comunicación presentada al Tercer Congreso de Historia Ferroviaria, Gijón.
- MACÍAS, Olga (1992): “Aproximación a la política ferroviaria de Navarra. Los enlaces ferroviarios con el área cantábrica”, *Príncipe de Viana*, anejo 16.

- MATEO DEL PERAL, Diego (1978): “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)”, en ARTOLA, Miguel (dir.): *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, T. I, Banco de España, Madrid.
- MARTINENA, Juan José (1977): *Ferrocarril de Alduides. Historia de un proyecto*, Diputación Foral de Navarra, Pamplona.
- Ministerio de Fomento, Obras Públicas (1861): *Ferrocarril de los Alduides. Documentos relativos á esta línea y á los estudios de prolongacion de la de Zaragoza á Alsásua*, Imprenta de “El Clamor Público”, Madrid.
- ORMAECHEA, Angel M^a (1989): *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, Ferrocarriles Vascos, Bilbao.
- ORTIZ DE ZÁRATE, Ramón (1857): *Ferrocarril de Bilbao a Tudela por Vitoria ó Miranda de Ebro*, Imprenta de Ignacio de Egaña, Vitoria.
- *Las pretensiones de la Compañía del Norte* (1864), Imprenta de “El Clamor Público”, Madrid.
- SAIZ PASTOR, Candelaria y VIDAL OLIVARES, Javier (2001): *El fin del Antiguo Régimen (1808-1868). Economía*, Síntesis, Madrid.
- TEDDE DE LORCA, Pedro (1978): “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)”, en ARTOLA, Miguel (dir.): *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, T.I, Banco de España, Madrid.
- TÉMIME, Émile (1971): “La question du chemin de fer des Aldudes (1856-1858) et *Le Courrier de Bayonne*”, en *Actes de Quatre-vingt-quatorzième Congrès National des Sociétés Savantes*, Bibliothèque Nationale, Paris.
- TORTELLA, Gabriel (1973): *Los orígenes del capitalismo en España*, Tecnos, Madrid.
- VV.AA. (1998): *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Anaya, Madrid.
- WAIS, Francisco (1987, 3^a ed.): *Historia de los ferrocarriles españoles*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- ZYLBERBERG, Michel (1993): *Une si douce domination. Les milieux d'affaires français et l'Espagne vers 1780-1808*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris.

El Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona: las aspiraciones frustradas de Navarra y del Puerto de Bilbao

Olga Macías

Hablar de la dilatada gestión para la construcción del *Ferrocarril de Logroño a Pamplona* pasando por Estella, es hablar de un complicado proceso de más de setenta años en el que se dilucidaron los diversos intereses implicados en que este ferrocarril se llevara a efecto. Los protagonistas claves de la gestación de este proyecto reflejaban los deseos y voluntades que concitaban este tipo de empresas ferroviarias, tantos como problemas planteaban las actividades económicas, políticas y administrativas de los territorios que recorrería la línea. En el presente estudio abordaremos las distintas actividades que desarrolló uno de los grupos de poder que abogaron por la materialización del *Ferrocarril de Logroño a Pamplona*. Nos referimos a aquellos hombres de negocios bilbaínos que canalizaron sus fuerzas a través del Comité de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao para desarrollar un amplio plan de construcciones ferroviarias en el que el *Ferrocarril de Logroño a Pamplona* no era más que una pieza del engranaje encaminado a ampliar el área de influencia del puerto de Bilbao. En el otro lado de la balanza, se encontraban las gestiones capitaneadas por la Diputación de Navarra cuyos intereses eran altamente divergentes con los defendidos por la cámara bilbaína. Este choque de intereses provocó un agrio debate, en el que la prensa jugó una doble baza, por una parte, como reflejo de las distintas corrientes interesadas en la construcción de esta línea ferroviaria y, por otra parte, como instigadora de las diferentes instituciones públicas para que definieran sus posturas frente al problema que se planteaba.

En este juego de fuerzas polarizado en torno a los intereses económicos vizcaínos y navarros, también participaron otros protagonistas no menos interesados en la construcción del *Ferrocarril de Logroño a Pamplona*. De este modo, Álava veía sus expectativas de futuro representadas en la explotación del *Ferrocarril Vasco-Navarro*, de cuyas líneas (Vitoria-Estella y Vitoria-Vergara), el *Ferrocarril de Logroño a Pamplona* era prolongación directa. Al mismo tiempo, Guipúzcoa también tenía un interés particular en

la construcción de este ferrocarril, en cuanto ampliaría el área de influencia del puerto de Pasajes. Por último, La Rioja, desde cuya capital partía la línea que por la merindad de Estella se dirigiría hasta Pamplona, optaba por una nueva ruta de enlace con la cabecera del Viejo Reino. Para finalizar, no podemos obviar la actuación de aquellos hombres de negocios vinculados con las empresas que explotaban las líneas de vía estrecha, que recorrían Navarra, Guipúzcoa y Vizcaya, y que constituían un importante grupo de presión cuyo adalid era la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*.

Este ha sido un gran rasgo del encuadre en el que se dilucidó el proyecto del *Ferrocarril de Logroño a Pamplona*. Pasaremos a continuación a desgranar cuales fueron los antecedentes del mismo, la actuación de la Cámara de Comercio de Bilbao y las reacciones que suscitaron sus actividades.

1. Antecedentes: El Ferrocarril Central de Navarra

Las primeras noticias que se tienen acerca del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* datan de 1889, cuando en una reunión del Ayuntamiento de Logroño se planteó la posibilidad de enlazar la línea Madrid-Zaragoza con el *Ferrocarril de Tudela-Bilbao* y que ésta llegase a Logroño¹. Esta propuesta se encuadraba dentro de la política ferroviaria de las Diputaciones de Navarra y de Logroño encaminadas a la consecución del *Ferrocarril de los Alduides*, del que la línea de Pamplona a Logroño era considerada una parte integrante. De este modo, las gestiones en torno a la construcción de este ferrocarril se sucedieron. El 16 de enero del mismo año se reunieron en el Ayuntamiento de Viana representantes de los términos afectados por esta línea, además de una comisión de la Diputación Foral de Navarra, Cámara de Comercio de Logroño y, como no, redactores de los principales rotativos navarros y riojanos². La campaña desatada por esta prensa a favor del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* no sería sino el precedente de la actuación futura de este medio en el dilatado proceso de tramitación de la línea que nos ocupa. Pero no adelantemos acontecimientos. En 1890 las Cortes nombraron una comisión para el estudio de la viabilidad de este ferrocarril, el 26 de febrero tanto la Cámara de Diputados como el Senado se mostraban a favor de su construcción y por Real Decreto del 6 de marzo se sancionaba su concesión. Esta le fue dada a Emilio Legorburu,

1. Sobre el Ferrocarril de Logroño-Pamplona y su vinculación con las actividades económicas de La Rioja ver la obra de DELGADO IDARRETA, J.M., "Nota sobre los ferrocarriles en Logroño a fines del siglo XIX", en *Cuadernos de Investigación (Geografía e Historia)*, Logroño (1978), T. IV, fasc. 2, pp. 132-136; "La Rioja, Logroño y los ferrocarriles a fines del siglo XIX", ibídem, T. V, fasc. 1, pp. 135-150; "Los ferrocarriles en La Rioja Alta (1887-1909)", ibídem, T. V, fasc. 2, pp. 169-19; "La red de comunicaciones en La Rioja en el siglo XIX", Actas del I Coloquio sobre geografía de La Rioja, Logroño (1985), T. 5, pp. 119-126; "El ferrocarril Logroño-Pamplona (1888-1891)", en *Cuadernos de Investigación. Historia*, Logroño, 1981, T. VII, fasc. 1-2, pp. 150-151; "El Ferrocarril Logroño-Pamplona", en *Príncipe de Viana*, anejo 4-1986, año XLVI, 1986, Pamplona, pp. 587.

2. DELGADO IDARRETA, J.M., "El ferrocarril Logroño-Pamplona", en *Príncipe de Viana*, anejo 4 (1986), p. 588.

sin subvención del Estado, para construir un ferrocarril de vía ancha que partiendo de Logroño en la línea de Tudela a Bilbao, se dirigiera a Pamplona³.

Desde el momento mismo de la concesión, se planteó una de las cuestiones vitales que marcaron las diferentes gestiones que abordaron la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*. Este tema no fue otro que el del ancho de vía en el que debía de construirse esta línea. Desde un principio, se plantearon las discrepancias en torno a la utilización del ancho normal, tal y como fue concedida la línea, o de la vía estrecha. En 1891 la Diputación de Navarra salía al paso de ciertos comentarios en la prensa sobre la construcción de este ferrocarril en vía estrecha ante los intereses de una compañía inglesa que estaba gestionando la construcción de lo que sería el *Ferrocarril Vasco-Navarro*. En esos momentos, la Diputación tenía bien claro que era imposible la utilización de la vía estrecha, o ancho vascongado, para la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*⁴.

En 1896, ante la dilación del comienzo de las obras de la línea Logroño-Pamplona, surgieron nuevas iniciativas para agilizar su materialización. Por una parte, a instancias de la Diputación Foral de Navarra, el alcalde Estella convocó a una reunión a todas las entidades y corporaciones interesadas en el tema que tuvo lugar el 11 de junio de 1896. Los distintos pueblos afectados por la construcción de este ferrocarril no se ponían de acuerdo en torno al trazado que debía de seguir la línea, e incluso, no faltaban voces que acusaban a la Diputación Foral de estar demorando el tema. En esta reunión se acordó solicitar a la Diputación que incluyese al *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en la red de ferrocarriles secundarios navarros. Sin embargo, las gestiones seguidas por la comisión surgida de la asamblea de Estella resultaron baldías⁵. Hay que tener presente que la Diputación apoyaba por aquel entonces la construcción de este ferrocarril en vía ancha y que su inclusión en la red de ferrocarriles secundarios de Navarra abría la posibilidad de adscribir esta línea a la nueva legislación que se estaba tramitando en las Cortes y que estaba encaminada a potenciar el uso de la vía estrecha en la construcción de los ferrocarriles secundarios.

En 1896 surgió también otra iniciativa encaminada a facilitar la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*. El ingeniero pamplonés Emilio Azarola desarrolló el proyecto de un ferrocarril eléctrico de Logroño a Pamplona. Este proyecto contó con un destacado eco en la prensa tanto especializada como diaria de la época. De este modo, la *Revista de Obras Públicas* sacó una exposición sobre este tema escrita por el mismo Azarola que a su vez fue publicada por la *Gaceta de los Caminos de Hierro* en una serie de artículos⁶. En líneas generales, el ingeniero navarro iba en contra del proyecto

3. Ibídem.

4. Ibídem, p. 589.

5. Ibídem.

6. AZAROLA, Emilio: "Ferrocarril Eléctrico de Pamplona a Estella y Logroño", en *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, año XLI, Madrid 25 de octubre de 1896, n° 43, pp. 512-515. "Ferrocarril Eléctrico de Pamplona a Estella y Logroño", en *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, año XLI, Madrid, 1° de noviembre de 1896, n° 44, pp. 527-528. "Ferrocarril Eléctrico de Pamplona a Estella y Logroño", en *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, año XLI, Ma-

del *Ferrocarril de Logroño a Pamplona* en vía de un metro y defendía la construcción de un ferrocarril eléctrico con un ancho viario de 0,75 metros asentado sobre la misma carretera de Logroño a Pamplona.

En su estudio, Azarola realizaba un detallado análisis del posible tráfico que se desarrollaría por este ferrocarril, teniendo en cuenta el tránsito que tenía lugar en la carretera sobre la que se asentaría la vía y que se vería incrementado por el reclamo que el buen funcionamiento de la línea supondría. Añadía, además, las imponderables ventajas de la tracción eléctrica frente a la tradicional de vapor. Estas se resumían en la inmediatez del tráfico y su poder absorbente de todo tráfico cercano al trazado, puesto que no existían trabas para realizar transportes a corta distancia y se facilitaba la carga y descarga de las mercancías; la segunda ventaja sería la economía de las tarifas, al ser menor el gasto de instalación y explotación del nuevo ferrocarril; y, por último, la tercera ventaja era la facilidad para organizar el servicio amoldándose a las necesidades del tráfico y en cualquier parte del trazado.

Para Azarola, indudablemente, el gran interés de esta construcción radicaba en aprovechar las carreteras para establecer los servicios ferroviarios, en cuanto se daba una utilización más activa de la red viaria que en modo alguno, afirmaba, se vería afectada por las modificaciones necesarias para la instalación del ferrocarril eléctrico. También era ventajosa la disposición que esta línea ofrecería para sus talleres de reparación, estaciones tanto de cabecera como intermedias, al facilitar unos medios sencillísimos para organizar la carga, descarga y trasbordo de mercancías por medio de grúas u otros aparatos movidos por electricidad. En otro orden de cosas, el ferrocarril eléctrico garantizaba una mayor seguridad frente a los accidentes ferroviarios, una mejor conservación de las trincheras y terraplenes, y también una mejor maniobrabilidad del material móvil. Para finalizar, Emilio Azarola realizaba en su proyecto un exhaustivo análisis de los siguientes apartados: energía, en tal caso, eléctrica a ser empleada por el ferrocarril; el tipo de vía a ser utilizado; material móvil; servicios de mercancías y viajeros; movimiento de la línea; y, por último, el capital necesario para su construcción.

El ingeniero pamplonés en su deseo de llevar a efecto su idea se puso en contacto con la comisión que se formó en Estella en junio de 1896. Las reuniones se sucedieron, el 13 de diciembre del mismo año tuvo una conferencia con el diputado foral por Estella, Sr. Errea, pero a pesar de la presión a favor del proyecto por parte de la prensa navarra y riojana, el asunto no prosperó⁷. Buena parte de la responsabilidad en el descalabro de este proyecto se correspondió al informe que sobre el mismo emitió *La Junta técnica de los Ferrocarriles de Navarra* el 29 de octubre de 1896⁸. Ante todo, la Jun-

drid, 8 de noviembre de 1896, n° 45, pp. 538-540. "Ferrocarril Eléctrico de Pamplona a Estella y Logroño", en *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, año XLI, Madrid, 15 de noviembre de 1896, n° 46, pp. 551-553. "Ferrocarril Eléctrico de Pamplona a Estella y Logroño", en *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, año XLI, Madrid, 22 de noviembre de 1896, n° 47, pp. 562-563.

7. DELGADO IDARRETA, J.M.: op. cit., p. 591.

8. "Informe sobre el Anteproyecto de Ferrocarril Eléctrico entre Pamplona, Estella y Logroño", en *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, año XLII, Madrid, 17 de enero de 1897, n° 3, pp. 29-32.

ta hacía saber la satisfacción con la que sus integrantes habían leído el anteproyecto presentado a la Diputación Foral de Navarra y ponderaban la figura de Emilio Azarola por sus sólidos conocimientos en materia ferroviaria y, particularmente, en la aplicación de la energía eléctrica a la tracción. En su informe, la Junta secundaba la idea mantenida en el proyecto de que era grande la necesidad que tenían los pueblos de Navarra de una red de fáciles vías de comunicación, a fin de verter sus productos en los centros comerciales de primer orden. Para la Junta, sin duda alguna, esta era la misión de la Diputación Foral, que desde hacía tiempo venía estudiando la manera de resolver el difícil problema que planteaban las comunicaciones tanto internas como externas de la provincia.

En cuanto a la cuestión del ancho de la línea planteada por Azarola, la Junta calificaba este asunto como *el punto más difícil en materia de ferrocarriles*. Ante los desengaños sufridos en las distintas construcciones ferroviarias navarras, la Junta mantenía que no se atrevía a fijar en ese momento el ancho que convenía adoptar para la red general de ferrocarriles en Navarra, si sólo se limitaban a tomar como base para resolver este punto el coste kilómetro de las obras y la importancia del tráfico probable. Además, consideraba que era otra la causa que había guiado a los encargados de estudiar la red general de ferrocarriles de Navarra para la aplicación a este plan del ancho de un metro. Este tipo de ancho de vía se adoptó porque no siendo posible aplicar el ancho de la vía normal por su excesivo coste, se aceptó el de un metro como tipo general en los ferrocarriles que en aquel momento se estaban construyendo y explotando en España, especialmente en la región del Norte.

Para la Junta, adoptar un ancho distinto sería aislar completamente la red general de los ferrocarriles navarros de la red de las demás provincias. Además, de utilizar el ancho de vía de un metro en la construcción del *Ferrocarril Central de Navarra*, de Logroño a Pasajes, pasando por Estella, Pamplona, Santesteban e Irún, se podía establecer una línea directa por toda la costa cantábrica, abriendo un importantísimo mercado para los productos navarros. En efecto, al poner en comunicación Navarra con las líneas transversales que se encontraban en explotación de Málzaga a Zumárraga, de Valmaseda a la Robla (León), pasando por Burgos y con las que estaban en construcción de Vergara o Los Mártires por Vitoria a Estella y con otros muchos cuyos proyectos que se hallaban aprobados o en estudio, se entraba a formar parte de una red general que contaba con más de mil kilómetros. Por lo tanto, en estas circunstancias no debía adoptarse un tipo de ancho viario diferente al de un metro y ante el doloroso hecho de que Navarra, en relación con las provincias limítrofes, ocupaba el último lugar en materia ferroviaria, si no se quería quedar aislados del resto de España, era preciso que se llevaran a efecto los proyectos que desde 1852 tanto se venían discutiendo, pero que no habían dado ningún resultado práctico hasta ese momento.

En cuanto a la propuesta de Azarola de utilizar parte de la explanación de la carretera para asentar en ella la vía, la Junta sostenía que, ante los peligros permanentes como consecuencia de la proximidad de aquélla y de la vía férrea, la reducción obligada de la velocidad de los trenes, las rectificaciones necesarias del perfil longitudinal y el incremento de los gastos de conservación, no podía aceptar esta solución. La vía férrea de Logroño a Pamplona estaba llamada a formar parte de una extensa red de fe-

rocarriles, y dentro de esta red la línea principal había de ser la que uniera a Logroño y Oviedo pasando por Pamplona, San Sebastián, Bilbao y Santander, y a la que habrían de afluir todas las líneas transversales⁹. Por lo que respecta a la parte eléctrica del anteproyecto, la Junta estimó que una solución más económica que la propuesta por Azarola sería la de emplear la corriente continua, puesto que a pesar de que con este procedimiento no se evitarían las estaciones rotativas, la distribución sería más sencilla.

Para finalizar, la Junta encontró graves omisiones en el presupuesto, puesto que se prescindía del coste de las obras, no se asignaba el suficiente peso a los carriles y no se presupuestaban importantes partidas del material tractor y de la vía. Asimismo, tampoco se consignaban los gastos de la construcción de las estaciones de transformación eléctrica. Por lo tanto, al hacer el estudio detallado de las obras necesarias, el presupuesto sería el doble de la cantidad presupuestada por el señor Azarola. La Junta terminaba su informe considerando que la propuesta del *Ferrocarril Eléctrico de Logroño a Pamplona* no resolvía el problema que desde hace tantos años se venía persiguiendo en materia ferroviaria en Navarra.

La *Junta técnica de los Ferrocarriles de Navarra* consideraba vital la cuestión del ancho a utilizar en las construcciones ferroviarias navarras, acorde con un plan encaminado a su circunscripción a la red de vía estrecha que se estaba consolidando por toda la cornisa cantábrica. No había otra posibilidad, ni siquiera se planteaba la utilización del ancho viario español, a pesar de que el sur navarro estaba mejor comunicado con este tipo de vía con la red general de los ferrocarriles españoles. Esta fue la postura que la Junta mantuvo a lo largo del dilatado proceso de negociación del expediente del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*, como posteriormente tendremos oportunidad de abordar, y que encardinó las actitudes que surgieron en torno a este proyecto ferroviario.

Así las cosas, el proyecto de construcción del *Ferrocarril de Logroño a Pamplona por Estella* en vía estrecha quedaba en un impás en el que diversos amagos parecían despertar del letargo en que se encontraba. Una de estas tentativas fue un proyecto del que nada se ha podido encontrar y que data de 1910. De los tres ingenieros que participaron su redacción tan sólo se conoce el nombre de dos de ellos, Alonso Zabalza y Arellano. El otro conato fue el de la inclusión de la línea de Logroño a Pamplona en el ferrocarril directo que uniría Madrid y Francia por los Alduides y que data de 1921. Al amparo del *Nuevo Régimen Ferroviario* surgido el 1924 de la iniciativa del Directorio Militar, se activó de nuevo el tema de la tramitación del expediente de concesión de la línea Logroño a Pamplona. En el *Nuevo Plan Ferroviario* se recogía esta línea por considerarla de interés regional, al mismo tiempo que se le encuadraba dentro de la continuación de la línea de los Alduides¹⁰.

9. MACÍAS, Olga: "El Ferrocarril directo Oviedo-Hendaya: la conexión ferroviaria en vía estrecha de la cornisa cantábrica", en *III Congreso de Historia Ferroviaria. Siglo y medio de ferrocarril en Asturias*, Gijón, 24 a 26 de septiembre, 2003.

10. DELGADO IDARRETA, J.M.: op. cit., p. 591.

Eran momentos de continuos cambios en la economía internacional como consecuencia del reajuste de los mercados que tuvo lugar en la posguerra europea y tanto Navarra como La Rioja, significativos centros de producción agrícola e importantes potenciales mercados de consumo, no pudieron sustraerse de los deseos de expansión de tradicionales plazas financieras que buscaban un modo de activar su economía agravada duramente por la crisis posbélica. Nos referimos, en particular, al puerto de Bilbao y a los intereses que en torno a él se concitaban. La actividad portuaria de la villa vizcaína había decrecido constantemente desde que llegó el armisticio de la Gran Guerra europea como consecuencia de la adaptación a las nuevas directrices de la economía general y también como resultado de los profundos cambios que estaban surgiendo en el seno de las actividades productivas vascas.

En este entorno, el ferrocarril era un modo válido de potenciar el área de influencia del puerto de Bilbao y *las fuerzas vivas* involucradas en la explotación portuaria, que era lo mismo que decir en las actividades económicas vizcaínas, capitaneadas por la burguesía financiera bilbaína, no dudaron en aunar sus intereses para canalizar a su favor aquellos proyectos ferroviarios que ayudaran a incrementar el tráfico marítimo del puerto bilbaíno¹¹. De este modo, la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* se convirtió en uno de los objetivos marcados por los financieros bilbaínos involucrados en la explotación del puerto de Bilbao y principales empresas productoras vizcaínas. La salvedad de estas intenciones con respecto a la tramitación que hasta este momento se había llevado de este ferrocarril, era que estos hombres de negocios bilbaínos propugnaban la construcción de esta línea en vía ancha en vez de en vía estrecha, tal y como la Diputación Navarra venía gestionándolo en el Ministerio de Fomento. Para lograr su objetivo, las actividades de los empresarios de Bilbao se canalizaron a través de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

2. La Cámara de Comercio de Bilbao y el Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona

Las actividades de la Cámara de Comercio de Bilbao encaminadas a la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona*, deben encuadrarse dentro de los trabajos que realizó el Comité Ejecutivo de Ferrocarriles, creado dentro de esta corporación mercantil, para dar salida a aquellos proyectos ferroviarios que favorecería el desarrollo de las actividades económicas de Bilbao y de su puerto. Estas labores se inscribieron, en todo momento, dentro de las distintas políticas que las instituciones provinciales y estatales desarrollaron en materia ferroviaria, al mismo tiempo que se circunscribían al marco de actuación natural de la influencia mercantil bilbaína. En este orden de cosas, el análisis de las relaciones ferroviarias de Bilbao con Navarra era una preocupación

11. MACÍAS, Olga. *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*, Universidad del País Vasco, Servicio Editorial, Lejona, 1994.

constante para la Cámara de Comercio de Bilbao, intereses ferroviarios que se encuadraban dentro de la zona de influencia ferroviaria de Bilbao y que comprendía básicamente el área del norte y de la mitad centro peninsular.

En cuanto al *Ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona*, la Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio, mecanismo encargado del estudio de aquellos proyectos ferroviarios que interesaban al Comité Ejecutivo de Ferrocarriles, partió de un análisis preliminar de la línea en torno a tres premisas básicas. En primer lugar, la Comisión se centró en el estudio del *Ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona* y de su área de influencia, para tratar a continuación la situación ferroviaria de 1925 y la viabilidad de esta línea dentro del nuevo marco jurídico ferroviario. Por último, esta Comisión abordó la manzana de la discordia en cuanto a la construcción de esta línea y que enfrentó los intereses de las distintas entidades económicas e instituciones políticas interesadas en ella. Nos referimos, al ancho de vía que se debía de utilizar para su construcción y las consecuencias inmediatas de la aplicación del ancho viario normal o de un metro.

2.1. *El entorno ferroviario de la construcción del Ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona, Bilbao y su hinterland*

El acortamiento de las distancias ferroviarias entre Bilbao con Navarra y La Rioja siempre fue un objetivo básico de la Cámara de Comercio de Bilbao. Ambas comunidades, además de su importancia intrínseca como centros productores y potenciales centros consumidores, representaban la puerta de unas comunicaciones más fluidas de Bilbao con el valle del Ebro y su extensión hacia el Mediterráneo, a la par que la salida por La Rioja acortaría las distancias ferroviarias existentes con el valle del Duero. Cuando en 1918 el Ministerio de Fomento dio conocimiento público de la *Estadística ferroviaria* que había confeccionado, la Cámara de Comercio tuvo bien presente que dentro de las nuevas líneas quedaba incluida la sección Escoriaza-Mondragón del *Ferrocarril Estella-Vitoria-Los Mártires*¹².

Esta línea permitiría acortar las comunicaciones ferroviarias entre Bilbao con Vitoria y la merindad de Estella. Sin embargo, el reconocimiento de este ferrocarril no satisfacía las necesidades de expansión de los intereses representados por la Cámara de Comercio de Bilbao, puesto que en la revista *Información* de dicha entidad, se reconocía que ante la crisis que afectaba a la economía vizcaína en 1919 había que pensar en mejoras ferroviarias y actualizar proyectos que habían sido abandonados o aplazados. Entre estas propuestas se indicaban las siguientes: la doble vía entre Bilbao-Miranda y León-Palencia; la electrificación de la cuesta de Orduña; ampliar el anticipo ofrecido por las Diputaciones de Guipúzcoa y Álava para terminar la sección de Vitoria a la línea de Durango-Zumárraga del *Ferrocarril de Estella por Vitoria* y el empalme entre

12. "Los ferrocarriles españoles", en *Información*, año XI, 30 de marzo de 1925, n° 273, Bilbao, p. 181.

Los Mártires y Vergara con dicha línea¹³. Por lo tanto, ya estaban definidos los frentes inmediatos de la actuación ferroviaria de la Cámara bilbaína, es decir, el mejoramiento y acortamiento de las distancias ferroviarias entre Bilbao con la cuenca del Duero y la del Ebro.

Cuando en 1925 se abrió a información pública el *Plan general de Ferrocarriles* propuesto por el Gobierno, la Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio decidió acudir a favor del proyecto del *Ferrocarril Haro-Ezcaray-Abejar* e instaba a otras instituciones a secundar esta actuación¹⁴. Las esperanzas de Bilbao se cifraban en la salida por La Rioja hacia la zona del Duero y su proyección hacia el valle del Ebro. La misma intencionalidad perseguía esta entidad cuando en 1926 al amparo del *Plan preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción*, se comprometía a tramitar directamente con el Ministerio de Fomento la construcción del *Ferrocarril Haro-Monterrubio-San Leonardo*, para lo que presentaba soluciones económicas avaladas por la banca bilbaína¹⁵.

A pesar de la extensa actividad desplegada por la Cámara de Bilbao, sus gestiones no tenían el resultado esperado. Esta entidad no dudó en acusar al Estado de retardar aquellos trabajos que podían beneficiar al puerto de Bilbao y, en una nota de prensa a raíz del *Plan General de Ferrocarriles* de 1930 que incluía el *Ferrocarril de Vitoria-Estella*, hacía un llamamiento para aunar todos los intereses involucrados en los planes de reformas ferroviarias, dentro de una firme y sana política ferroviaria¹⁶. La sombra de las gestiones de los diferentes gobiernos a favor de aquellas construcciones ferroviarias que favorecían al puerto de Santander frente al de Bilbao planeaba tras las acusaciones de la Cámara de Comercio.

Un nuevo aire irrumpió dentro de la política ferroviaria con la labor legislativa de la República. Estos trabajos estuvieron encaminados a solventar los problemas planteados por la legislación ferroviaria del Directorio, y se decretó paralizar las obras iniciadas bajo las normas del Plan de 1926, puesto que este plan abordaba las construcciones sin tener en cuenta la economía de las explotaciones y resultaba falto de base técnica. La reacción de la Cámara de Comercio frente a la actitud de la República fue la de recoger en la revista que publicaba un artículo del antiguo miembro de la Dirección general de Ferrocarriles, Antonio Velao, que también apareció en la *Revista de Obras Públicas* en abril de 1932. Este autor criticaba la actitud ferroviaria del nuevo gobierno y le instaba a continuar aquellas obras que ya estaban emprendidas en función de anterior legislación¹⁷.

13. *Ibíd.*

14. "El plan general de ferrocarriles", en *Información*, año V, 14 de marzo de 1919, n° 129, Bilbao, pp. 138-139.

15. "Circuito nacional de carreteras. Plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción. Confederaciones Sindicales Hidrológicas", en *Información*, año XIII, 29 de marzo de 1926, n° 297, Bilbao, pp. 175-178.

16. "El plan general de ferrocarriles", en *Información*, año XVII, 14 de junio de 1930, n° 398, Bilbao, p. 652.

17. "La construcción de nuevos ferrocarriles", en *Información*, año XIX, 29 de abril de 1932, n° 443, Bilbao, pp. 259-261.

Las aspiraciones en materia ferroviaria de la Cámara de Comercio quedaban a la expectativa de las nuevas directrices ferroviarias de la República.

Dentro de esta legislación en materia ferroviaria de los distintos gobiernos, la Cámara de Comercio de Bilbao estableció sus objetivos a seguir. Con respecto al presente estudio aquel que más nos interesa, fue el de conseguir una mejora de las relaciones ferroviarias con Navarra. En 1924, Manuel Chalbaud, presidente del Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya, presentó un estudio titulado *Enlaces ferroviarios con Navarra*¹⁸. En este trabajo se abordaban una serie de cuestiones que se consideraban necesarias para la mejora de las comunicaciones por ferrocarril de Navarra con el puerto de Bilbao y las integraba dentro de la actuación del Consejo Ferroviario que en aquel entonces estaba confeccionando el Plan General de Ferrocarriles de España. Chalbaud partía de la premisa que acortar las escasas comunicaciones que en aquel entonces había con Navarra, tenía un interés primordial para el fomento de las relaciones económicas de Vizcaya con aquella región. Los objetivos principales eran enlazar de un modo más directo Bilbao con Pamplona y Estella, que distaban del puerto bilbaíno a 150 y 130 kilómetros por carretera respectivamente y que por ferrocarril contaban con unas malas comunicaciones que obligaban a continuos trasbordos.

En aquel momento, se estaba construyendo el *Ferrocarril de Vitoria-Estella* en vía estrecha y se consideraba fácil la construcción en el mismo tipo de ancho viario el *Ferrocarril de Pamplona-Estella-Logroño*, lo que a juicio de Chalbaud impondría este tipo de vía en la red que faltaba por construir en Navarra, a pesar de la mayor importancia en la provincia de la red ancha. Para el autor de este estudio, la comunicación de Bilbao con Pamplona y Estella debía de realizarse en vía ancha, por lo que planteaba el acortamiento de las construcciones ferroviarias que en este ancho viario conectaban Bilbao con Vitoria, a lo que añadía la transformación del ancho de vía del *Ferrocarril Vitoria-Estella*. Chalbaud no negaba que esta propuesta provocaría reacciones adversas en Navarra y en Vitoria, aun así, hacía un llamamiento al entendimiento entre las tres comunidades interesadas en el mejoramiento de sus enlaces ferroviarios.

Este estudio fue el que planteó las pautas a seguir por la Cámara de Comercio de Bilbao en la cuestión de las relaciones ferroviarias con Navarra. De este modo, el Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya expuso con motivo de la consulta abierta por el Directorio Militar en 1924 a raíz del Nuevo Plan Ferroviario, una serie de soluciones para la mejora de las comunicaciones ferroviarias con Navarra¹⁹.

Se partía de la premisa de que tanto Vizcaya como Navarra eran economías absolutamente complementarias, de gran intensidad y evidente futuro crecimiento. Por lo tanto, proponía las siguientes soluciones al Gobierno: incluir en el plan una vía normal de Bilbao a Dos Caminos-Zumárraga, en combinación o no con la línea de un metro, que se mantendría hasta Mecalalde (Vergara); transformar el ancho del *Ferrocarril de*

18. CHALBAUD, Manuel: *Enlaces ferroviarios con Navarra*. Comisión Especial de Ferrocarriles. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Bilbao, 1924, 42 pp.

19. "La mejora de las comunicaciones ferroviarias con Navarra", en *Información*, año XI, 29 de mayo de 1925, n.º 277, Bilbao, pp. 315-317.

Vitoria-Estella de vía estrecha a ancha; imponer la vía normal en la línea Pamplona-Estella-Logroño, puesto que esta construcción sería la pauta a seguir por las futuras conexiones ferroviarias de Pamplona hacia el sur; que no se concediese a este ferrocarril la garantía de interés conforme a su tramitación según la legislación de 1908 y 1912, para evitar su construcción en vía estrecha, a la par que el desarrollo de este tipo de vía en Navarra; incluir la línea Logroño-Nágera-Santo Domingo en el Plan, puesto que mejoraba las comunicaciones de Bilbao con el Centro y el Levante español y con la rica zona de Monterrubio; que el Consejo Superior organizara una ponencia para estudiar los problemas ferroviarios de la zona Soria-Logroño-Navarra-Guipúzcoa-Vizcaya y Álava, buscando aunar las mejores soluciones para todos los interesados; parte de la Deuda Ferroviaria debería destinarse a los trabajos de transformación en vía normal española; y por último, que se mantuviese el criterio expuesto en el Estatuto Ferroviario sobre la preferencia en la ejecución de los proyectos según los auxilios o apoyos que pudiesen prestar las regiones, corporaciones públicas o entidades económicas interesadas en la construcción de las distintas líneas.

Con estas propuestas, la Cámara de Comercio de Bilbao barría para casa, puesto que amparándose en el fuerte respaldo económico de las instituciones políticas y entidades económicas vizcaínas, planteaba una serie de soluciones que situarían al puerto de Bilbao con respecto otros puertos del litoral cantábrico en la avanzadilla de las conexiones ferroviarias con el interior y con el Levante español, además de emplazar a Navarra y a La Rioja a las puertas de Vizcaya. Estas aspiraciones de los inversores vinculados con la explotación del puerto de Bilbao se mantuvieron a pesar de los cambios de gobiernos y de las directrices ferroviarias. De este modo, en 1934 se seguía planteando las mejoras de las conexiones ferroviarias con Navarra, esta vez al amparo del proyecto de prolongación hasta Marcilla del *Ferrocarril eléctrico de Vitoria-Estella*²⁰. La corporación bilbaína solicitaba al Gobierno que esta prolongación se realizase en vía ancha, y amparaba su solicitud en que Vitoria era un punto estratégico en las relaciones ferroviarias de Bilbao con la zona baja de Navarra. Al mismo tiempo, esta comunidad precisaba además del *Ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona*, de un segundo trazado, el de Vitoria-Estella-Marcilla, con prolongación hasta Cinco Villas (Zaragoza) con lo que se conseguiría la conexión de Bilbao con Navarra y Aragón.

Esta política de mejora de las conexiones ferroviarias con Navarra, se circunscribía dentro de un Plan General que quedaba resumido en el proyecto defendido por la Diputación de Vizcaya en 1917 en torno a las pautas a seguir en su política ferroviaria²¹. Según esta moción, se planteaba la compra de los ferrocarriles que se explotaban en la provincia de Vizcaya; la construcción de aquellas líneas provinciales complementarias;

20. "Los ferrocarriles de Navarra, Álava y Vizcaya", en *Información*, año XXI, 14 de mayo de 1934, n° 492, Bilbao, pp. 307-308.

21. LAZURTEGUI, Julio: "La Diputación Provincial de Vizcaya y el problema ferroviario regional I", en *Información*, año IV, 14 de junio de 1917, n° 91, Bilbao, pp. 405-406. "La Diputación Provincial de Vizcaya y el problema ferroviario regional II", en *Información*, año IV, 28 de junio de 1917, n° 92, Bilbao, pp. 441-444.

y, por último, la resolución de otros problemas ferroviarios, como aquellas prolongaciones que favoreciesen las industrias y el turismo de las tres provincias vascongadas y Navarra. Con la crisis portuaria de Bilbao, como consecuencia de la Guerra Europea y el agotamiento de las minas, se concebía el ferrocarril como la solución a los problemas planteados, y se volvía la vista a los mercados de Castilla, La Rioja y Navarra a través de los proyectos del *Ferrocarril de Santander-Ontaneda* con proyección hasta Calatayud, y del *Ferrocarril de Haro-Ezcaray-Abejar*. Es mas, dentro de las gestiones encaminadas a materializar este segundo proyecto ferroviario, se llegó a sostener que Bilbao era el puerto natural de La Rioja. Sin embargo, todo intento de racionalización del tráfico ferroviario de Bilbao pasaba por la mejora del triangulo comprendido entre esta villa, Vitoria y Miranda²².

Para finalizar, el proyecto del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* formaba parte una política ferroviaria general de la Cámara de Comercio de Bilbao que se encaminaba a ampliar la influencia de su puerto, bien fomentando proyectos propios, bien aprovechando aquellos propuestos por otras entidades y regiones. De este modo, en 1920 se apostaba por la construcción del *Ferrocarril Directo Bilbao-Madrid* para acortar las distancias ferroviarias con la capital de España y evitar la competencia del proyectado *Ferrocarril Dax-Algeciras por Alduides*. Efectivamente, al aprobarse el proyecto del *Ferrocarril Internacional Dax-Algeciras*, la Cámara de Comercio planteó la necesidad de conectar Bilbao con esta línea, con el propósito de intensificar el intercambio con la región centro y la costa levantina, aprovechando la construcción del *Ferrocarril Directo Madrid-Valencia*. El proyecto de Dax-Algeciras motivó la reacción de la Diputación de Álava, que no dudó en pedir el apoyo de la Cámara de Comercio de Bilbao para construir un ramal de esta línea con el trazado Bilbao-Vitoria-Logroño. Este proyecto quedó en *paréntesis* como consecuencia de la crisis del gobierno de 1920²³.

Así mismo, la Cámara de Comercio de Bilbao promovía la construcción del *Ferrocarril Haro-Abejar* con el objetivo de enlazar la línea que unía la línea del *Ferrocarril Central de Aragón* con Santander. Con un trazado de Calatayud, Soria, Burgos, Trespaderne, Ontaneda, Santander, se buscaba el enlace del Cantábrico con el Mediterráneo a través del puerto de Valencia²⁴. En la década de los años treinta, ante la construcción de *Ferrocarril de Calatayud-Soria-Burgos-Trespaderne-Ciudad-Santander*, cuyas obras se situaban en ese momento en Ciudad, la Cámara de Comercio bilbaína consideraba que

22. “El puerto de Bilbao, la zona de su influencia y sus comunicaciones ferroviarias”, en *Información*, año IX, 15 de octubre de 1923, n° 238, Bilbao, pp. 604-607. “Las comunicaciones ferroviarias de Bilbao”, en *Información*, año XIII, 27 de febrero de 1926, n° 295, Bilbao, pp. 109-110. “Ferrocarriles del Norte de España. El triángulo Bilbao-Vitoria-Miranda”, en *Información*, año XVII, 14 de abril de 1930, n° 394, Bilbao, pp. 216-218.

23. LAZURTEGUI, Julio: “El ferrocarril directo Bilbao-Madrid”, en *Información*, año VI, 30 de junio de 1920, n° 159, Bilbao, pp. 367-368. “El ferrocarril internacional Dax-Algeciras y su enlace con Bilbao”, en *Información*, año V, 28 de febrero de 1919, n° 128, Bilbao, pp. 113-114.

24. “El proyectado ferrocarril de Ezcaray a Abéjar”, en *Información*, año X, 29 de febrero de 1924, n° 247, Bilbao, pp. 99-100. “El Ferrocarril Haro-Ezcaray-Abéjar”, en *Información*, año X, 15 de julio de 1924, n° 256, Bilbao, pp. 427-429.

con esta línea se echaba a Bilbao de Castilla, al encontrarse su puerto en relación con el Santander en peores condiciones por Burgos. Por lo tanto, esta Cámara de Comercio comenzó las gestiones para incluir la sección ferroviaria Arrigorriaga-Trespaderne en el Proyecto Ley presentado a Corte el 16 de febrero de 1934 y que establecía la terminación de estas obras por cuenta exclusiva del Estado²⁵.

Finalmente, con el Proyecto del *Ferrocarril Estella-Marcilla*, se quemaban los últimos cartuchos para mejorar los enlaces del puerto de Bilbao con Navarra. En 1935, la Comisión de Obras Públicas de las Cortes solicitó a las Diputaciones Vasco-Navarras el proyecto de esta línea y los auxilios a los que se comprometían para su construcción. Las Diputaciones interesadas en este ferrocarril tenían diferentes criterios con respecto al ancho en que debía de construirse. Mientras que las entidades de Vizcaya y Navarra apostaban por el ancho de vía normal, la de Álava defendía su construcción en vía estrecha. A pesar de estas diferencias se llegó a un acuerdo entre estas corporaciones para fijar las subvenciones que tanto ellas como los pueblos interesados en este ferrocarril aportarían²⁶.

2.2. *El Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona y su área de influencia.* *La situación ferroviaria en 1925*

Cuando la Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao abordó la posible construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* efectuó una serie de estudios para establecer la viabilidad de dicho proyecto. Para tratar este tema se partió de un análisis sobre la riqueza agrícola, ganadera y forestal de las localidades a las que afectaba la zona del ferrocarril²⁷. La zona que el ferrocarril proyectado debía atravesar, se hallaba encuadrada por el *Ferrocarril de Pamplona a Castejón* al este, el de Castejón a Logroño por el sur, y los de Estella a Vitoria (vía estrecha) y de Pamplona a Alsasua, ambos por el Norte. Sin duda, se podía admitir que Viana, Mendavia, Lazagorriá, Torres del Río, Sansol, Bargota, Genevilla, Cabredo, Aguilar, Torralba, Azuelo, Armañanzas, Esproceda, Desojo, El Busto, Lerín, Allo, Arroniz, Oteiza, Villatuerta, Estella, Mendigorriá, Artajona, Cirauqui, Mañeru, Puente la Reina, Muruzábal, Obanos, Artazu, Guirguillano, valles de Allín, Améscoa Baja y Alta, Yerri, Guesálaz, Goñi y Echauri, y cendeas de Cizur y Olza, habrían de encontrar en el nuevo ferrocarril el medio más adecuado para dar salida a sus productos y realizar la importación de mercados exterior-

25. "A favor del ferrocarril Bilbao-Trespaderne", en *Información*, año XXII, 29 de abril de 1935, nº 515, Bilbao, pp. 273-279.

26. "El proyecto de ferrocarril Estella-Marcilla", en *Información*, año XXII, 15 de marzo de 1935, nº 512, Bilbao, p. 168.

27. Cámara de Comercio de Bilbao (CCB). Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Proyecto del Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño, Resumen de la estadística sobre riqueza agrícola, ganadera y forestal de las localidades a que afecta la zona del ferrocarril, Datos de la dirección de agricultura y ganadería de la Excm. Diputación Foral y Provincial de Navarra, 1926.*

res. Estas localidades entraban, por lo tanto, de un modo imprescindible en la zona de influencia del proyectado ferrocarril, ya que hasta la cendea de Cizur había de tener la mitad de su territorio más cerca de esta línea que de la de Pamplona a Castejón.

Un importante factor en la cifra global de mercancías a transportar de esta área de influencia lo constituían las producciones agrícolas, basadas fundamentalmente en cereales, leguminosas, patatas, vino y aceite. La producción de cereales se distribuía entre trigo, cebada, avena y maíz, mientras que entre las leguminosas destacaban las habas y las judías, sin olvidar los cultivos de remolacha azucarera y de patatas. La producción total de los principales productos agrícolas de secano era la siguiente: cereales 46.756 toneladas; leguminosas, 25.319 toneladas; y vino y aceite, 9.000 toneladas, lo que ascendía a un total de 81.084 toneladas. A estas producciones había que añadir los productos de la huerta, la fruta y el transporte de abonos. Este último punto alcanzaba una singular importancia, puesto que según los datos ofrecidos, la superficie cultivada de la zona ascendía a la cifra de 50.000 hectáreas, con lo que se calculaba un transporte necesario de unas 20.000 toneladas de abonos. Solamente la agricultura, pasaba de las 100.000 toneladas anualmente, sin incluir el transporte de maquinaria, siemientes y otros elementos necesarios para la misma. Si a ello se añadía la producción natural de madera de la zona montañosa, se daría un incremento considerable del tonelaje de las mercancías a transportar.

Otro componente importante era la ganadería, que proporcionaba una nada despreciable cantidad de ganado para el transporte dada la riqueza pecuaria de la zona. Hay que tener en cuenta, que la facilidad del transporte originaba una mayor intensificación de la producción y que a su amparo podrían desarrollarse diversas obras de riegos que podrían, a su vez, determinar un incremento importante en el rendimiento de la zona cultivada. La Cámara de Comercio de Bilbao concluía este informe calculando que no sería difícil lograr una producción anual de riqueza transportable en agricultura y ganadería que sobrepasase las 150.000 toneladas.

La Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Bilbao también realizó un estudio sobre el comercio y la industria de la zona afectada por el *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*. Dentro de las actividades económicas de algunos de los pueblos afectados por esta línea cabe destacar las explotaciones mineras (hierro, carbón) y de petróleo, en varios casos suspendidas por la falta de un medio de transporte que pudiese dar salida a sus producciones. Dentro de un entorno eminentemente agrícola, la importancia de las obras hidráulicas y pantanos era también patente y, vinculada a ellas, la producción de electricidad. Se exportaba ajo y manufacturas de esparto, y se contaba con una importante producción de harinas, alcoholes y licores. Las canteras también ocupaban un lugar destacado dentro de las actividades extractivas de la zona, con algún paraje objeto de la curiosidad turística. Teniendo en cuenta esta producción y el tráfico que se desarrollaba por la zona, se calculaba un transporte por ferrocarril de 110.550 toneladas anuales, y de unos 1.400 viajeros diarios²⁸.

28. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Proyecto del Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño, Resumen de las estadísticas sobre el comercio y la industria, estaciones probables*,

En otro orden de cosas, uno de los puntos fundamentales para la Cámara de Comercio de Bilbao con respecto al *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, era el análisis del estado de las comunicaciones y tráficos en la región de influencia directa de esta línea, es decir, las provincias de Navarra, Vizcaya, Guipúzcoa y Álava²⁹. La mayoría de la superficie de Navarra se situaba en la vertiente mediterránea y su gran arteria fluvial, el Ebro, recibía aportaciones de ríos que nacían bien en la divisoria cantábrica, bien en los macizos interiores del noroeste. Su producción era predominantemente agrícola y tanto ésta como el consumo de la zona se encontraban diseminados a lo largo de todo el territorio. La exportación de los productos navarros suponía un elevado volumen de transporte y estaba dirigida a principalmente a Guipúzcoa y a Vizcaya, la primera, como próxima consumidora pero incapaz para absorber el total de la sobreproducción navarra, y la segunda, a donde se exportaba fundamentalmente la producción de la zona de la ribera navarra. Otros puntos de exportación de la producción navarra eran Galicia y el litoral cantábrico en general, además de otros lugares del interior de España. A su vez, Navarra importaba de Vizcaya productos manufacturados, carbones y materias primas (hierros, abonos, etc.), de Guipúzcoa (algo de tejidos de algodón, etc.), de los puertos cantábricos (minerales, carbones, abonos, abonos, maquinaria agrícola, etc.), y de otros lugares como Cataluña (tejidos), La Rioja, Francia y también del extranjero.

Al mismo tiempo, los elementos de transporte y puertos con lo que Navarra contaba eran los siguientes: una red de 260 kilómetros de ferrocarril de vía ancha, de buena traza y perfil con los núcleos ferroviarios de Castejón y Alsasua; un conjunto de líneas ferroviarias de ancho de un metro, 54 kilómetros al norte y 16 kilómetros al sur, además del tranvía de Pamplona-Sangüesa, la línea de Estella-Vitoria que se encontraba en construcción y la línea del Bidasoa; el tráfico por carretera se concentraba fundamentalmente en Pamplona, Estella y, fuera de Navarra, en Logroño; en cuanto a los puertos, Pasajes contaba con escaso tráfico y con dificultad de flete además de con instalaciones poco eficaces como consecuencia de sus condiciones técnicas, los pequeños puertos de Guipúzcoa apenas si tenían importancia para el tráfico navarro y, por último, Navarra también tenía acceso al puerto de Bilbao.

localidades que afluyen a ellas, número de habitantes, características especiales de algunos pueblos, ferias y mercados e importancia de los transportes de mercancías y conducción de viajeros, Datos de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Navarra, 1926. Estas son algunas de las características de los diversos pueblos afectados por el Ferrocarril de Logroño-Pamplona: en Orobia había el proyecto de la construcción del canal de la Biurdana; en Belascoaín, su afamado balneario; en Salinas de Oro, minas de carbón; en Alloz, un gran pantano en construcción; en Estella, fábricas de harinas, alcoholes, electricidad, curtidos, hilados, géneros de punto, aceites y mosaicos; en Irache, su monasterio; en Lerín, una amplia producción de ajos; en Sesma, industria espartera (serones, esteras, sogas y alforjas); en Villamayor de Moja, su castillo con los restos de los primeros Reyes de Navarra; en Los Arcos, minas de hierro y yacimientos petrolíferos; en Torres del Río, minas de hierro; en Viana, fábricas de alcoholes y licores y de harinas, así como la Sociedad Electra Recajo; y, por último, en Aras, un yacimiento petrolífero que explotaba la Sociedad Franco-Hispano-Belga.

29. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona, Documento Núm 1, Noticias sobre la línea de Logroño a Pamplona.*

Por su parte, Vizcaya, situada en la Divisoria Cantábrica, contaba con una importante producción manufacturera y de gran cabotaje. Era un mercado de gran consumo y buenos precios y su producción, al igual que gran parte del consumo, se concentraba en una zona de 15 kilómetros servida por vía ancha que comprendía ambos márgenes de la Ría del Nervión hasta su desembocadura. Vizcaya exportaba a las siguientes zonas: a Guipúzcoa en las condiciones impuestas por la red de vía estrecha; a Navarra, con comunicaciones muy caras como consecuencia del enorme recorrido ferroviario en relación con las distancias geográficas y por carretera; a Álava; a Castilla, tanto productos propios como importados; al litoral español, hierros; y, por último, al extranjero, minerales. En cuanto a las importaciones de Vizcaya, estas se centraban en: por mar, carbones, minerales, abonos y carbones asturianos, vinos y frutas de Levante; de la zona de León, carbones por el *Ferrocarril de La Robla*; de Castilla, Álava, Ribera de Navarra y Rioja, productos agrícolas y derivados; de Francia, productos varios por tierra y ordinariamente por vía normal.

Por lo que respecta a las comunicaciones, Vizcaya contaba desde Izarra hasta el puerto exterior con 90 kilómetros de ferrocarril construido en vía ancha, además de otros 20 kilómetros por Somorrostro. En vía estrecha, se explotaban en esta provincia cerca de 200 kilómetros, además de tranvías y ferrocarriles mineros en distintos anchos viarios. Por su parte, el puerto de Bilbao, con 26 kilómetros de muelles estaba servido preferentemente por vía normal, y los pequeños puertos del litoral no tenían comunicación ferroviaria alguna. Para finalizar, el tráfico por carretera se concentraba fundamentalmente en Bilbao, con algunas concentraciones en la cuenca del Ibaizábal, en torno a Durango.

En cuanto a Guipúzcoa, también situada en la divisoria cantábrica, ésta contaba con una producción manufacturera diseminada y no de gran tonelaje, situada preferentemente a lo largo de la vía normal y en Plasencia y Mondragón sobre la vía estrecha. El consumo guipuzcoano era diseminado, pero con concentración bastante importante a lo largo de la vía normal y especialmente en San Sebastián. Su exportación era de pequeño tonelaje de manufacturas, sin un destino predominante, si bien, su carácter fronterizo le dotaba del enlace con toda España por la vía normal. Guipúzcoa importaba básicamente carbón y algodón por los puertos y en pequeño tonelaje. De Vizcaya importaba hierro manufacturado y en bruto; de Navarra y de Castilla, productos agrícolas; de León, alguna vez carbones, pero éstos no llegaban más que hasta el distrito de Vergara, por no permitir más recorrido la competencia con los carbones asturianos por mar; de Levante, Aragón y La Rioja, preferentemente frutas y vinos. Disponía, a su vez, de 100 kilómetros de vía ancha, desde Irún, con buen perfil y trazado y doble vía en parte de ella y 210 kilómetros en vía estrecha, comprendiendo el *Tranvía de San Sebastián a la Frontera francesa* y los distintos ramales. Además del puerto de Pasajes, del que ya se han indicado anteriormente sus condiciones, contaba con otros pequeños puertos de carácter local como Deva y Zumaya.

Por último, Álava estaba dividida en distintas zonas geográficas: la vertiente del cantábrico, la llanada de Vitoria, la parte occidental y La Rioja Alavesa. Su producción era exclusivamente agrícola, no intensa y diseminada. Contaba con algo de industria en Vitoria y Araya en la línea del Norte y las concentraciones económicas se daban

principalmente en Vitoria. Se explotaban en tierras alavesas 200 kilómetros de vía ancha, de buen perfil y trazado, además de unos 51 kilómetros en vía estrecha, incluida la construcción Vitoria-Estella. En cuanto a los puertos, aunque pareciese evidente que habría de ser Bilbao exclusivamente el puerto de Vitoria y, por tanto, el de toda Álava, dadas las distancias existentes por carretera, era un hecho que la distancia ferroviaria Vitoria-Pasajes era algo menor que la de Vitoria-Bilbao, ambas en vía normal, y que la vía estrecha por Salinas daba para Bilbao-Vitoria un recorrido de 120 kilómetros contra 127 por la normal, que dejaba sin tráfico a la estrecha, dadas las condiciones de trazado y perfil de ésta. Para finalizar, las concentraciones de tráfico por carretera, además de Vitoria, otro centro de este tráfico lo constituía Miranda, aunque situado fuera de Álava, así como en menor proporción Izarra para todo el occidente de la provincia. En La Rioja Alavesa estas concentraciones viarias se daban en las estaciones próximas de la línea Miranda a Castejón.

En lo que se refiere a las relaciones de estas cuatro provincias entre sí y con otras zonas, configuraban un complejo entramado. De este modo, el tráfico con el interior de España tenía lugar por la línea Miranda-Zaragoza y por la de Soria-Castejón cuando ésta última estuviese terminada, además de por Miranda hacia Burgos. El tráfico hacia Santander era pequeño y el procedente de La Robla consistía en carbones que no llegaban más que a Vizcaya y en rara ocasión a la zona de Vergara en Guipúzcoa, los demás carbones nacionales venían al igual que el extranjero por mar. El comercio con Levante se realizaba básicamente por cabotaje. En general, las salidas hacia el interior de España, aparte del tránsito de Hendaya, se verificaban principalmente por Bilbao-Miranda con tonelaje mayor que el descendente. Las salidas de Navarra para Galicia se daban por ferrocarril (aunque, tal vez, lo natural era por cabotaje), por falta de comunicaciones de Navarra con Bilbao y porque en Pasajes no se hallaban fácilmente fletes. El tráfico hacia el noreste de Navarra era escaso y no se apreciaba por aquellos momentos posibilidad alguna para un ferrocarril de gran longitud paralela al Pirineo.

Mientras que la vía ancha contaba en las cuatro provincias anteriormente citadas con 620 kilómetros, con sólo dos ramales pequeños, en vía estrecha se explotaban 660 kilómetros, dentro de los que se incluían líneas muy locales, verdaderos ramales que no cerraban circuito alguno (Bilbao-Arenas-Plencia, Amorebieta-Pedernales o Durango-Elorrio); otros que estaban duplicados como en Bilbao-Valmaseda, otros trazados que corrían paralelos como el de Mecolalde-Vergara, o paralela una vía estrecha con una ancha como los 24 kilómetros de Pamplona-Irurzun; y, por último, otros, que como los del sur, eran ramales estrechos de una línea normal. Por lo que se refiere a la cuenca Mediterránea, se explotaban en esta zona 460 kilómetros en vía ancha, frente a los 200 en vía estrecha, por lo que teniendo en cuenta la coincidencia de este tipo de vía con las corrientes de máximo tráfico y su condición de grandes líneas, adquiriría una importancia proporcional mucho mayor la red normal que la de ancho de un metro.

En cuanto a las condiciones de las líneas de ferrocarril frente al buen trazado y perfil de las normales, la Cámara de Comercio de Bilbao ponía en evidencia lo defectuoso de las líneas estrechas en general. Considerando las cinco grandes líneas, Bilbao-Santander, Bilbao-San Sebastián, Mecolalde-Vitoria, Pamplona-Lasarte y Vitoria-Estella

(esta última en construcción), se podía determinar que las dos líneas estrechas que atravesaban la divisoria Cantábrica eran las peores de toda la red e inaceptables para el tráfico con Álava y Navarra.

Comparando el estado de las comunicaciones ferroviarias con las comunicaciones por carretera, se podía decir que Pamplona-Pasajes en vía normal, con una relación entre ambos medios de transporte de 1,43 para la vía ancha, era regular, así como la estrecha con una relación de 1,00 era buena en ese sentido, aunque prácticamente inaceptable por otras consideraciones; que Vitoria-Pasajes, en vía normal, era muy buena con una relación de 1,08, así como Vitoria-Bilbao era excepcionalmente mala con 2,10; que Pamplona-Bilbao tenía en vía ancha una relación de 1,75, y en estrecha de 1,36, con unas condiciones pésimas de tráfico en la rampa de Plazaola; que de los cuatro pasos ferroviarios existente en la divisoria, los dos normales eran muy buenos y muy malos los dos de vía estrecha; que la comunicación normal tanto con el interior de España como para la cuenca del Cantábrico era buena; y que, por el contrario, la estrecha con el Cantábrico era inaceptable, y que no existía comunicación en ese tipo de vía con el interior de España; que las comunicaciones de la región examinada, con las demás de España se verificaban por vía normal, menos el tráfico con La Robla que no pasaba de Bilbao y el de dirección Santander, que era reducido por la competencia de la vía marítima, de carácter local y abarcando comarcas parecidas, sin que existiese un tráfico apreciable, ni se considerase posible, entre la cuenca mediterránea del País Vasco y Navarra con Santander, Asturias y Galicia por la línea de la costa.

Es más, de la no existencia de corrientes de tráfico apreciables entre las líneas estrechas entre sí, sobre todo al occidente de Bilbao, y aún del carácter muy local de las más pequeñas, se tenía un indicio bastante significativo en el hecho de que ninguna compañía de vía estrecha, ni grande ni pequeña, hubieran tomado iniciativa alguna, en las cuestiones que la Cámara de Bilbao planteaba, a pesar de los argumentos que estas empresas esgrimían por los supuestos peligros de pérdida de importancia y de capitalidad para Pamplona, poniendo sus intereses en oposición con los de otras ciudades de Navarra.

Dentro de los antecedentes del estudio del proyecto del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*, la Cámara de Comercio de Bilbao realizó un análisis de aquellos grupos inversores que protagonizaron las construcciones ferroviarias vascas y las distintas iniciativas que se llevaron a efecto para su reorganización. De este modo, esgrimía que capitales bilbaínos, por su propio esfuerzo, construyeron la línea Bilbao-Tudela, al igual que abordaron una serie de construcciones vía estrecha sin auxilio del Estado, como fueron Bilbao-San Sebastián-Zumárraga, Bilbao-Santander y Bilbao-La Robla. Al mismo tiempo, una empresa particular empezó a construir la línea Mecolalde-Vitoria, abandonando después la construcción, que fue continuada por el Estado, primeramente hasta Vitoria y más tarde a Estella, surgiendo luego, y muy adelantada ya la construcción de esta línea, el proyecto de electrificación.

El capital bilbaíno también participó en el *Tranvía San Sebastián a la Frontera francesa* y otra empresa bilbaína explotaba los bosques y las minas de Leizarán, aunque sin resultado económico, construyendo la línea del mismo nombre. Ampliaron después esta línea con la protección del Estado (Ley de 1908) hasta Pamplona de una parte y, de otra,

hasta Lasarte. La misma empresa y con la misma protección del Estado, obtuvo la concesión del Logroño-Pamplona que caducó. Inversores extranjeros construyeron la línea estrecha del Baztán, Irún a Elizondo, y desde entonces este grupo inversor estuvo interviniendo en Navarra de un modo activo en todos aquellos planes ferroviarios de la provincia. La Cámara de Comercio de Bilbao pidió en 1924, y después de publicado el nuevo Estatuto Ferroviario, que se transformara el ancho de vía de la línea Vitoria-Estella, a la par que en Vitoria se estaba trabajando por el acortamiento de Vitoria-Izarra en vía normal. Además, esta entidad bilbaína estaba estudiando la transformación todas las líneas de un metro que por afectar a Bilbao y su puerto pudiesen constituir una dificultad para sus relaciones con toda la Península, dentro del papel que consideraban que Bilbao debía desempeñar en la economía española. Por su parte, la Diputación de Navarra, trabajaba por resucitar la concesión estrecha Logroño-Pamplona.

Esta política ferroviaria diseñada por la Cámara de Comercio de Bilbao, afectaba a los intereses de aquellos inversores vinculados con la explotación ferroviaria en vía estrecha. Dentro de estos capitales existían tres grupos claramente diferenciados: el llamado *Grupo Plazaola*, que entró a formar parte de una nueva sociedad llamada *Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías* y a la que también se unieron el ferrocarril Hernani a San Sebastián y en el de la Frontera; el grupo del *Ferrocarril del Bidasoa*, también denominado *Grupo Mourgues*; y, por último, el *grupo de Vascongados* (Bilbao-San Sebastián), quien por su importancia parecía que podía haber aspirado a la hegemonía de una gran red de vía estrecha. Así, frente a los trabajos de la Cámara de Comercio de Bilbao, este último grupo presentó un plan de ampliación de la red de vía estrecha, siempre en base de la conservación de este tipo de ancho viario en el *Ferrocarril de Vitoria-Estella* y la construcción en el mismo tipo de vía del Logroño-Pamplona, punto de convergencia de los tres grupos empresariales anteriormente citados.

Con motivo de dar a conocer sus planes, tuvo lugar en enero de 1925 una conferencia en Vitoria, en la que los representantes de la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* hablaban de llegar hasta Madrid con la vía estrecha, aunque los planos presentados sólo comprendían la prolongación de este tipo de vía hasta Valencia. Consideraban que para realizar este proyecto no se necesitaría más que una construcción de 500 kilómetros, solucionando de este modo la comunicación Pamplona-Bilbao, pero no por la rampa de Plazaola, sino por una serie de nuevos ferrocarriles de elevado coste, con grandes túneles por Berástegui, Tolosa a Azpeitia, y luego de Azcoitia a Micolalde. Sin embargo, en Navarra, donde *Vascongados* no poseía ninguna línea, eran más conocidos y contaban con mayores relaciones e influencia los otros dos grupos de inversores de vía estrecha anteriormente indicados, especialmente el de Plazaola (*Explotadora de Ferrocarriles*), cuyos elementos tuvieron antes la concesión de Logroño-Pamplona, dejándola caducar y en cuyo consejo de administración figuraban capitales navarros. La línea del Bidasoa (*grupo Mourgues*) también había conseguido que la Diputación Foral de Navarra solicitase y obtuviese incluir en el Plan General de Ferrocarriles la línea Pamplona-Santesteban, prolongación de la que ya explotaban, con carácter local y no con carácter preferente y con arreglo a la legislación de 1912, tal y como pretendía la prensa navarra.

Por lo tanto, la Cámara de Comercio de Bilbao alegaba que si se contemplaba toda la cuenca y cornisa cantábrica, la línea estrecha seguiría por toda esta vertiente desde

El Ferrol hasta Elizondo, por Santander-Bilbao-San Sebastián, quedando cortada allí en el Baztán. Además, desde Villablino venía otra línea (La Robla) que se unía a la anterior en Bilbao. La extensión de esa red a la vertiente mediterránea se verificaba por la rampa de Salinas hasta Vitoria o, mejor dicho, hasta Estella, y por Plazaola, hasta alcanzar Pamplona, donde se podía empalmar con la línea de Sangüesa-Sádaba. Con esta línea se llegaba a topar en Gallur con la vía ancha, por lo que el circuito de vía estrecha no quedaba cerrado por este lado, como tampoco lo quedaba ni en León ni en El Ferrol. Otro tanto de lo mismo pasaría con la prolongación del *Ferrocarril de Sangüesa a Jaca* que en este punto tropezaría con la línea de Norte. Por consiguiente, la cámara bilbaína aducía que en vez de proceder a la continuidad del circuito de vía normal que se deseaba para la región, se iba al cierre del mismo con la línea Estella-Pamplona, en vía estrecha y con el tope en Logroño en vez de en Estella, por lo que volvían a quedar el mismo número de segmentos de este tipo de vía abiertos.

Lo único que podría fundamentar este cierre en Estella-Pamplona sería: la existencia de un tráfico fuerte, que tuviese que ir precisamente por Plazaola a San Sebastián, es decir, que no pudiese verificarse por vía ancha; el hecho de que la comunicación Estella-Bilbao por la rampa de Salinas de Léniz fuese aceptable aunque siempre con los defectos inherentes a la vía estrecha; y, por último, que hubiese un gran tráfico Vitoria-Pamplona y fuese preferible el recorrido por vía estrecha por Estella al del Norte por Alsasua. Pero era un hecho que el tráfico Vitoria-Pamplona se realizaba siempre por vía normal por Alsasua, además de con mejor perfil y 32 kilómetros menos de recorrido. Al mismo tiempo, la rampa de Salinas no se consideraba aceptable, por lo que de construirse el Vitoria-Izarra, el tráfico se desviaría por la vía ancha, con lo que la línea de Salinas quedaría sin tráfico. Para finalizar, a Navarra, ni con el mercado ni con el puerto de Guipúzcoa le bastaba, y la diferencia de kilometraje de sus comunicaciones en vía ancha o estrecha con Guipúzcoa, no se podía considerar tan grande para el tráfico de mercancías, aún teniendo en cuenta que una línea como la del Plazaola contaba con graves problemas para el arrastre de este tipo de transporte.

Por lo tanto, ante estos antecedentes, la Cámara de Comercio de Bilbao sostenía que de haber un tráfico importante traducido en un interés general, se impondría una mejor comunicación en vía ancha entre Guipúzcoa y Navarra; pero no por favorecer el tráfico entre ambas comunidades se podía obligar a la Navarra mediterránea a estar sometida las consecuencias nefastas de la vía estrecha, con un tráfico de transbordos y quedando incomunicada del resto de España y sin remedio para el porvenir. De este modo, se dejaba sin enlaces el eje ferroviario Castejón-Pamplona, de la que era socio el Estado y que tarde o temprano terminaría por revertir al mismo. Añadía la Cámara, que si se quería pensar en la red de vía estrecha como extendida de hecho a la vertiente mediterránea y cerrarla, el cierre no sería Estella-Pamplona (que daba ya lugar a otro ramal Estella-Logroño y los que después vendrían), sino Estella-Sangüesa. Aún así se habría conseguido extender los perniciosos efectos de la red de vía estrecha, que ya se habían puesto de manifiesto de la cuenca cantábrica, a donde a juicio de la cámara bilbaína se la debería confinar.

En efecto, esta red de vía estrecha, en cuanto al tráfico que realizaba, aparecía más que como tal red como un conjunto de líneas sin grandes contactos entre ellas y a ve-

ces hasta sin empalmes efectivos, y sirviendo unas líneas, más que al tráfico sin trasbordo de sus homólogas contiguas, a la red normal conductora del tráfico general, esto es, cumpliendo en malas condiciones, *lo que la fuerza de los hechos y pese a la pretendida propia importancia*, constituía su verdadera función. Ejemplos bien patentes lo atestiguan y no otra cosa significaba el hecho de no existir enlace en Pamplona, después de tantos años de explotación, entra las líneas de Plazaola y la de Sangüesa, teniendo ésta con la del Norte.

Ante estos planteamientos la Cámara de Comercio esbozó, a su entender, aquellas soluciones de mejora general de las comunicaciones de la zona de influencia del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*. Para comenzar, considerando el desarrollo de la red estrecha como mayor en la vertiente cantábrica que en la mediterránea y siendo en ésta escaso, y al estar ambas comunicadas por dos rampas defectuosas, podría pensarse, como solución al problema, mejorar aquellas pendientes, aunque de este modo no se fuese preparando nunca la unificación de la vía ancha, sino por el contrario, el fomento y posterior desarrollo de la red estrecha en la misma Navarra y hasta en Aragón y Valencia, según los planes de la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*. Meterse en estas cuestiones no sería discutir sobre *hechos consumados*, sino sobre trabajos de reforma a que obligaría el respeto a la situación ya existente (si de tal se podía calificar la menguada vía estrecha construida) para consagrarlo y consolidarlo para siempre. Pero en todo caso, cabía la comparación con lo que habría de hacerse para obtener la mayor eficacia de la construcción en ancho normal de la línea Logroño-Pamplona.

También se podría aplicar la consideración de *hecho consumado* a los puertos, como directrices de tráficos, porque el puerto de Bilbao era un hecho, mientras que al de Pasajes le faltaba mucho de mejora en sus infraestructuras, sobre todo para llegar a poder ejercer todas las funciones que el de Bilbao podía ejercer. La cámara bilbaína se quejaba de la política ferroviaria del Estado encaminada a no dotar de red de vías al puerto que estaba hecho, el de Bilbao, y de dotar de ellas al que en parte estaba por hacer, el de Pasajes; y esto, con lo que el puerto de Bilbao había costado y con lo que había contribuido al interés general y al de la red de ferrocarriles. A pesar de que el asunto de los puertos tenía su importancia para los bilbaínos, la Cámara de Comercio de Bilbao aducía que para las instituciones navarras, eran otras las consideraciones las que primaban, como lo que Navarra podía exportar por todo los puertos, cada uno de ellos con funciones propias y distintas, como habían de ser los de Bilbao, Pasajes y aún Zumaya y otros de menor interés, especialmente si la comunicación se enfocaba hacia Estella, equidistante de los puertos principales.

Para la Cámara de Bilbao, el aspecto realmente importante era el mercado de Bilbao, al que en más de medio siglo apenas se le había proporcionado un nuevo centro abastecedor, a pesar de que en ese periodo había aumentado en una fuerte proporción su consumo. Al mismo tiempo, en Navarra y a pesar del enorme crecimiento de su producción, casi no se realizó solución ferroviaria alguna que le permitiese alcanzar un puesto favorable en nuevos y lucrativos mercados.

Por último, la Cámara de Comercio de Bilbao abordó un estudio comparativo de los gastos que supondría los trabajos anteriormente descritos de reforma, tanto en vía ancha como en vía estrecha, y concluía diciendo que con una menor inversión se solu-

cionaba en vía normal el problema de las comunicaciones ferroviarias de la región, cortando el avance de la red estrecha y preparando la deseada unificación de anchos, que prácticamente quedaría establecida con carácter absoluto para los tráficos generales y regionales de la vertiente mediterránea de esta zona, y sirviendo la red estrecha los tráficos locales, incluidos los de las cuatro capitales³⁰.

Para finalizar este apartado, y dentro de un encuadre ferroviario espacial, debemos remitirnos a la situación real de los ferrocarriles que se explotaban en la zona de Vizcaya, Guipúzcoa, Álava y Vizcaya en 1925, momento en el que se encontraban algunos ferrocarriles en construcción y otros incluidos en el Plan Ferroviario General. En su conjunto, las longitudes las líneas que servían en 1925 al área que nos ocupa eran las siguientes: 620 kilómetros en vía normal, con sólo un ramal corto; y, por su parte, 660 kilómetros en vía estrecha con numerosos ramales que servían tan sólo en su mayor parte valles secundarios, o que separados de su red confluían con la red normal³¹. En cuanto a las longitudes de las líneas que servían la vertiente mediterránea de las provincias anteriormente citadas eran 460 kilómetros en vía normal y 200 kilómetros en vía estrecha, incluidos los ramales afluentes a vías normales. Por lo que respecta a las corrientes de tráfico en grandes longitudes, estas se daban en todas las líneas anchas, mientras que en la red estrecha sólo existían para los carbones de la línea de La Robla y que no rebasaban Bilbao. Por último, las distancias de Pamplona al puerto de Pasajes eran de 100 kilómetros en vía estrecha y 143 kilómetros en vía normal, mientras que de Estella al mismo puerto en vía estrecha había 203 kilómetros y al de Bilbao, también por vía estrecha, 190 kilómetros.

2.3. *Las consecuencias inmediatas de la construcción del Ferrocarril de Logroño-Estella-Pamplona en vía estrecha y en vía ancha*

La Cámara de Comercio de Bilbao cifraba las consecuencias inmediatas de la ejecución en vía estrecha del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* calibrando los distintos factores de su explotación y el tráfico que se desarrollaba por este ancho viario³². En primer

30. Ibídem. Aún establecida la comparación sobre el caso (necesitándose material móvil), y partiendo del presupuesto de 40 millones para el *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en vía estrecha, resultaría que la solución total de comunicación estrecha costaría 62,5 millones de pesetas, frete a 70 millones de la vía ancha, dando una diferencia de 7,5 millones, que no era más que el 12,5 por ciento del presupuesto base, y que evidentemente representaba menos que el porcentaje de mayor valor que para su eficacia hay que asignar a las vías anchas, y muy lejos de las proporciones respectivas de costos kilométricos corrientes.

31. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona, Documento Núm 2, Líneas ferroviarias actuales y en construcción y las incluidas en el Plan Ferroviario General*.

32. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona, Documento Núm 3, Consecuencias inmediatas de la ejecución en vía estrecha del Ferrocarril de Logroño a Pamplona*.

lugar, para que la red de vía estrecha fuese útil, precisaría de: modificar la rampa de Salinas en 27 kilómetros con un gasto de 9 millones de pesetas; ejecutar el acortamiento Mondragón a Elorrio, con un desembolso de 6,5 millones; y modificar la línea de Plazaola, con una cuantía de 7 millones; es decir, un total de 22,5 millones. Después de esta ejecución se obtendrían las siguientes distancias: de Pamplona al puerto de Pasajes, en vía estrecha 100 kilómetros y en vía ancha 143 kilómetros; de Estella al puerto de Pasajes, en vía estrecha 157 kilómetros; de Estella al puerto de Bilbao, también en vía estrecha, 171 kilómetros. De este modo, las líneas de tráfico general quedarían mal servidas por la red regional, cuyo dualismo de ancho de vía se aumentaría, especialmente donde no existía en aquellos momentos o existía en pequeña proporción.

Por consiguiente, lejos de ir preparando la futura unificación de la red española, se vendría a aumentar el desarrollo de la red de vía estrecha, abriéndose el camino a la realización de los planes de aquellos que defendían dicha red, cuyos argumentos básicos ya se expusieron en la Asamblea de Vitoria organizada por la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*, y para lo que se precisaría ejecutar otros 500 kilómetros más de nuevas vías estrechas, desde la región objeto de este estudio hasta Valencia. La Cámara de Comercio de Bilbao sostenía que aunque se construyera el *Ferrocarril Logroño-Estella* en vía estrecha, el tráfico ferroviario Vitoria-Pamplona se seguiría realizando por la línea del Norte, además, con la vía estrecha de la línea Logroño-Estella, la ejecución de la línea Estella-Marcilla se vería abocada a su construcción en este ancho viario, con lo que se produciría un nuevo trasbordo en Marcilla, en donde ya existía una línea normal. Como consecuencia de estas actuaciones, la zona de Logroño y la del valle del Ebro en general comunicarían con Navarra mediante un trasbordo y, a pesar del desarrollo y aumento de la red de vía estrecha, no se crearía ningún tráfico desde La Robla y de Santander hacia Vitoria y Pamplona.

Se ha aludido en diferentes ocasiones a las obras necesarias para remodelar la bajada de Salinas a Mondragón y la del Plazaola. Ambas bajadas eran el punto de contacto de la red ferroviaria de vía estrecha entre la vertiente cantábrica y la mediterránea. La Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao analizó la funcionabilidad de ambas bajadas y llegó a las conclusiones que a continuación reseñamos³³. La bajada de Salinas no podía ser utilizable como elemento colector de una red de vía estrecha por las siguientes razones: por su emplazamiento intermedio entre Bilbao y San Sebastián y entre los puertos de Bilbao y Pasajes, que hacía que a ninguna de dichas poblaciones y puertos sirviese y que sólo prestase servicio al valle del Deva, realizando una función limitadísima, que no merecía ni siguiera el carácter de provincial; si se comparaban las distancias geográficas con las ferroviarias, habiendo de Bilbao a Vitoria

33. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona, Documento Núm 6, Plano y perfil de la línea en vía estrecha de Vitoria a los Mártires, Tomados del Folleto oficial publicado de la inauguración de la línea en septiembre de 1919*. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona, Documento Núm 10, Noticias sobre la bajada del Plazaola*.

52 kilómetros, por este trazado resultaban 120 kilómetros, y a Pasajes 133 kilómetros, cuando la distancia a este puerto, geográficamente era tan sólo de 82 kilómetros; por las condiciones de su trazado, con pendientes de más del 2 por ciento y curvas violentas y seguidas, con una longitud de 22 kilómetros; y, por último, escaso servicio en aquel entonces de la línea y escasa circulación de trenes.

Por lo tanto, de estos datos se desprendía que las malas condiciones que ofrecía la bajada de Salinas para un tráfico regular, le imposibilitaban para constituir un elemento vital dentro de una red de vía estrecha de alguna importancia. Por lo que respecta a la rampa del *Ferrocarril de Pamplona a San Sebastián*, llamado *Ferrocarril del Plazaola*, también se mantenía la imposibilidad de que esta rampa pudiese ser utilizable en una red ferroviaria de alguna intensidad. Prueba de ello, eran las distintas iniciativas del grupo de *Vascongados* y del *Grupo Mourgues* para dar salida a otras construcciones ferroviarias que evitasen la utilización de esta línea para cruzar la divisoria del Cantábrico. Por lo tanto, en ese momento en el que trataba de llevar la vía estrecha hasta Logroño, con el propósito de constituir una red, los dos cruces de la divisoria del cantábrico, la bajada de Salinas y la de Plazaola, ofrecían características verdaderamente imposibles para un tráfico mediano.

En un informe interno de la Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao quedaba resumido todo su interés por la mejora de los enlaces ferroviarios con Navarra. En dicho informe se hacía una comparación entre lo obtenido con las *soluciones estrechas* y con las *soluciones anchas* en función de la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* y de las mejoras de las comunicaciones con Estella³⁴. Por aquel momento, y supuesta únicamente la construcción de Logroño-Pamplona, resultaría que con respecto a las *soluciones estrechas*, para comenzar, los tráficos en Navarra variarían en dirección y proporción favorablemente a Pasajes; y Bilbao perdía eficacia dentro de Logroño. En segundo lugar, se aumentarían en 42 kilómetros las diferencias kilométricas entre Pasajes y Bilbao con respecto a Pamplona, y en tercer lugar, se creaba un tráfico nuevo para Bilbao en los alrededores de Estella, pero sin gran importancia y con desventaja para Bilbao sobre Pasajes de 33 kilómetros y de mucho peor trazado.

Por lo que respecta a las *soluciones anchas*, la primera consecuencia sería que los tráficos en Navarra variarían en dirección y proporción favorablemente a Bilbao; y Bilbao robustecía su eficacia en el centro de Logroño. En segundo lugar, no variaría prácticamente la diferencia kilométrica eficaz entre Pasajes y Bilbao con respecto a Pamplona, y por último, se crearía un tráfico para Bilbao alrededor de Estella, en vía ancha, con inferioridad para Bilbao sobre Pasajes de 49 kilómetros, pero sin ninguna desventaja en el perfil.

34. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Comparación entre lo obtenido con las soluciones estrechas y con las anchas*, 1926; *Aportaciones al estudio de las comunicaciones ferroviarias en Navarra con Bilbao desde el punto de vista del interés de éste*, 1926. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona*, Notas.

En cuanto a las posibles consecuencias de una nueva construcción en un futuro cercano mejorando la comunicación con Estella, en cuanto a las *soluciones estrechas* (arreglo Bilbao-Durango, construcción de Elorrio-Mondragón y de Mondragón-Villarreal), primeramente se reducía en 25 kilómetros la diferencia con Pasajes para Estella, mientras que para Pamplona quedaba como antes. Además, no se conseguiría que la comunicación Estella-Bilbao dejara de ser mala, y la comunicación Pamplona-Bilbao seguiría siendo invariablemente deficiente. En cuanto a las *soluciones anchas* (70 kilómetros de transformación de ancho en Vitoria-Estella), se cambiaba la desventaja de 59 kilómetros de Bilbao con Pasajes para Estella, en ventaja de 53 kilómetros, esto es, se mejoraba en 102 kilómetros, mientras que para Pamplona quedaba como antes. Por último, la comunicación Estella-Bilbao se habría hecho buena en sí, a la par que la de Pamplona-Bilbao seguiría como antes, insuficiente.

Con referencia a las repercusiones de una nueva construcción en un futuro remoto mejorando las comunicaciones de Pamplona, en las *soluciones estrechas* (mejora y construcción más radical que se considere más eficaz para el acercamiento, 20 y 60 kilómetros), la conexión con Estella quedaría como se ha indicado en el punto anterior, mientras que para Pamplona se acortaba en 25 kilómetros la diferencia con Pasajes; no quedando más que 61 kilómetros de desventaja. Además, la comunicación Pamplona-Bilbao se habría hecho buena en sí como kilometraje y la de Estella-Bilbao seguiría siendo mala. Referente a las *soluciones anchas* (vía ancha para el Bilbao-Zumárraga; 70 kilómetros), la comunicación con Estella quedaría como en el punto anterior. Para Pamplona se acortaba en 70 kilómetros la diferencia con Pasajes; no quedando más que 12 kilómetros de desventaja, esto es, prácticamente sin ella, y con trazado igual o mejor. La comunicación Pamplona-Bilbao se habría hecho buena en todos conceptos y la de Estella-Bilbao lo seguiría siendo igualmente favorable. Para finalizar, se daba solución al problema de comunicar Bilbao con la frontera francesa en vía ancha.

Por lo tanto, en el momento en que quedase construida la línea Logroño-Pamplona, y sin más previsión, habría ventajas si esta línea se realizase en vía ancha, porque quedaría robustecido Logroño, y los cambios de direcciones y proporciones de procedencia de vía estrecha y ancha favorecerían a Bilbao, aunque, en la solución estrecha quedase con respecto a Estella con 16 kilómetros menos de diferencia con Pasajes en relación a la que tenía en vía ancha. Para un futuro, con la solución estrecha, quedaba imposibilitado todo intento de reducción de diferencias con Pasajes y de mejora de las comunicaciones en sí mismas de Bilbao con Navarra, al mismo tiempo que limitaba cualquier intensificación de tráfico, puesto que mientras que con las soluciones anchas cabían estudios verosímiles que para Estella daban a Bilbao una ventaja sobre Pasajes de 53 kilómetros (poniendo Estella a 147 kilómetros de Bilbao), y que para Pamplona anulaban la diferencia entre Bilbao y Pasajes (poniendo a 155 kilómetros de Bilbao), con las soluciones estrechas solamente se podría llegar casi al equilibrio con Pasajes para Estella y a 61 kilómetros de desventaja con Pamplona (quedando respectivamente a 165 y 161 kilómetros de Bilbao).

La Cámara de Comercio de Bilbao apuntaba que como se podía se podía observar, tanto desde un principio como para el futuro, las soluciones anchas eran mejores para Bilbao, respecto a Pasajes y para Bilbao-Navarra en sí, teniéndose en cuenta, además,

que en la solución ancha el número de trasbordos sería menor dentro de Navarra (al existir las líneas Alsasua-Castejón y Logroño-Castejón) y ello influía en las comunicaciones anteriormente descritas, al mismo tiempo que en las internas de Navarra y en las que enlazaban Navarra con el centro de España.

3. Las gestiones de Bilbao

Era el año 1924 cuando el Gobierno del general Primo de Rivera ultimaba lo que sería el santo y seña de su política ferroviaria. Se había sacado a información pública el anteproyecto del Nuevo Plan Ferroviario que estaría regido por la nueva legislación que en esta materia recogía el Estatuto Ferroviario. Este planteamiento ferroviario permitía la adscripción de nuevas líneas o de antiguos proyectos remodelados bajo nuevas premisas para su construcción y con la garantía del Estado en cuanto a ayudas y subvenciones. Los financieros bilbaínos vieron en estos nuevos aires de la política general ferroviaria del Estado una oportunidad de oro para dotar al puerto de Bilbao de aquellas infraestructuras ferroviarias necesarias para su mejora y potenciación.

El comienzo de la década de los años 20 fue dura para el puerto bilbaíno, a la bajada de los fletes hubo que añadir la pérdida de mercados internacionales como resultado del reajuste del tráfico marítimo europeo, a la par que había perdido el embarque de materias tradicionales, como había sido el hierro, a consecuencia del paulatino cierre de las minas vizcaínas. Dentro de esta situación, los inversores bilbaínos veían en la reorganización de la red ferroviaria la panacea a los males que aquejaban al puerto de Bilbao. Por una parte, la renovación de las infraestructuras ferroviarias existentes, y que habían quedado obsoletas para las nuevas necesidades del tráfico, unido a una serie de construcciones complementarias de esta red, dotarían a Bilbao de los canales necesarios para aumentar su área de influencia y, por lo tanto, incrementar el volumen del tráfico de su puerto.

De este modo, y al amparo del nuevo régimen ferroviario, el Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya, dependiente de la Cámara de Comercio de Bilbao, tanteó las posibilidades de construir diferentes líneas. En un informe interno de este comité, se planteaba la cuestión de trabajar a favor de la concesión del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*³⁵. Para comenzar, este informe consideraba que las pretensiones de Bilbao con respecto a este ferrocarril eran favorables al interés general, al de Navarra, al de Bilbao y al de la defensa nacional, además de estar acordes con el desarrollo de las redes de vía normal y ser coherentes con el régimen ferroviario que se encontraba en vigor. Por lo tanto, apuntaba el Comité, se decidió trabajar para que no se sacara a subasta la construcción del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía estrecha y con arreglo a la Ley de 1912, y menos aún con presupuesto kilométrico mayor que el que normalmen-

35. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Datos, estudios y estadísticas sobre el Ferrocarril Logroño-Pamplona. Informe sin título, S.F.*

te preveía aquella disposición. Se advertía, además, que la Diputación de Navarra nunca tuvo esa concesión, pero sí unos particulares que la dejaron caducar, por lo que dicha concesión pasó a ser propiedad del Estado. En cuanto a la tramitación del expediente por parte de la Diputación navarra, el Comité aducía que esta entidad hizo una rectificación de los precios del antiguo proyecto, pero nunca realizó mayores gastos. Es más, la tramitación de este expediente no se había movido desde 1923, es decir, desde antes del nuevo régimen ferroviario, hasta el momento en el que la Cámara de Bilbao se veía interesada en su promoción.

El Comité sostenía que en Bilbao se pretendía, y por lo tanto así se iba a solicitar, la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en vía ancha, con arreglo a un proyecto completo modificable, aprobado y que ya existía en el Ministerio de Fomento, y con presupuesto que fue rectificado tomando como base aquel y precios del de vía estrecha. Además, se ofrecían importantes colaboraciones al Estado y una fuerte subvención metálica de la Diputación de Vizcaya, que se esperaba pudiera ser sumada a la que la Diputación de Navarra se decía que ofrecía a quien se quedase con la concesión de este ferrocarril en vía estrecha. El Comité esperaba que en el siguiente pleno de la Diputación de Navarra, del que no se indica fecha y en el que se iba a tratar este asunto, o se votara en contra del Informe de la Junta Gestora de Ferrocarriles de Navarra, favorable a la solución de vía estrecha, o de no ser esto posible, se tuviera en consideración la solución de la vía ancha, habida cuenta que en la tramitación del expediente en Madrid todavía no se habían apreciado las pretensiones de Vizcaya.

Por lo tanto, el Comité deseaba que se apoyase la *inmediata construcción en vía estrecha* del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* según las condiciones anteriormente citadas, considerando que si el Estado estaba dispuesto a conceder la garantía de 40 millones de pesetas, bien podía comprometer la Deuda Ferroviaria por un 50 por ciento en la construcción del ferrocarril, puesto que se pensaba que quien fuese el concesionario de la línea en vía estrecha, esperaba obtener siquiera un 9 por ciento del capital, lo que ya era una anualidad lo bastante sobrada para el presupuesto en vía ancha. O dicho de otro modo, que sacando a concurso la construcción en vía ancha, el Estado no haría sino mejorar lo que se propusiesen si procedía a la subasta de la concesión en vía estrecha, sin perjuicio del Tesoro y con evidente beneficio para el intercambio mercantil a nivel nacional.

A este informe le acompañaba un escrito que se presentó al Ministerio de Fomento en el que se detallaba el *interés de las redes de línea normal*. En esta escueta nota, el Comité indicaba que en un documento oficial de la Diputación de Navarra, el *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*, estaba calificado de verdadero eje de las comunicaciones de Navarra, lo que quedaba confirmado por el conocimiento de la riqueza de la zona atravesada y de su emplazamiento con respecto a las comunicaciones del momento, a las previstas y a las que se estaban gestionando para el futuro. Continuaba el Comité, que a la misma consideración se llegaba si, como en Bilbao se estimaba, la construcción en vía estrecha imposibilitaba para siempre perfeccionamientos posteriores en la comunicación Navarra-Vizcaya, que indudablemente acarrearían un nuevo tráfico para la vía ancha, habida cuenta la importancia y naturaleza absolutamente complementaria de las economías vizcaína y navarra. El Comité recordaba al Ministerio el caso del

Ferrocarril del Plazaola, de vía estrecha, que ante los problemas para el tráfico de mercancías y la competencia de Norte, pactó con esta última compañía un acuerdo para que las mercancías destinadas al Plazaola fuesen transportadas por Norte en vez de por sus líneas, con el consiguiente perjuicio para ambas compañías por la reducción de beneficios al tener que repartirlos.

Por el momento, las primeras gestiones a favor del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía ancha ya habían dado comienzo por parte de la Cámara de Comercio de Bilbao. El siguiente paso sería la concienciación de la opinión pública en torno a este tema. En la revista *Información*, portavoz oficial de esta Cámara, en su número del 14 de noviembre de 1924, se presentaba un amplio reportaje que con el título *Los enlaces ferroviarios con Bilbao, las nuevas líneas "Vitoria-Estella", "Estella-Logroño", "Vitoria-Bilbao" deben ser de vía ancha por ser conveniencia general*. En este artículo, se recogía el informe elevado al Ministro de Fomento con fecha del 2 de noviembre de 1924 por la Cámara de Comercio de Bilbao³⁶. Según la Cámara de Comercio en este informe *se demostraba cumplidamente de un modo irrefutable la conveniencia general de la vía ancha*. Sostenía, además, que las consideraciones que en éste se planteaban no necesitaban refuerzo alguno, puesto que *eran tan convincentes y diáfanas* que seguramente tendrían la mejor comprensión y acogida en todas las zonas servidas por los ferrocarriles a los que se refería el escrito, y alcanzarían la aprobación oficial.

En resumen, el escrito elevado al Ministerio consideraba que teniendo como marco el nuevo Estatuto Ferroviario se presentaba una inmejorable oportunidad para mejorar las comunicaciones de Vizcaya con Álava y Navarra mediante los acortamientos ferroviarios entre Bilbao, Vitoria, Estella y Pamplona. La función del puerto de Bilbao era clave en todo este proceso, al facilitar la exportación de los productos agrícolas navarros. La red de vía estrecha de Navarra se veía incapacitada para cumplir esta función como consecuencia de los empalmes defectuosos con los que contaba. Por lo tanto, era una necesidad imperiosa la utilización de la vía ancha en la explotación de las líneas de Vitoria-Estella y de Pamplona-Logroño, la primera en construcción en vía estrecha, y la segunda en tramitación con el mismo ancho viario.

3.1. *Las gestiones con el Gobierno*

A pesar de los informes y escritos enviados por la Cámara de Comercio al Ministerio de Fomento, el expediente del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en vía estrecha abierto a instancias de la Diputación de Navarra seguía tramitándose en el Consejo Superior Ferroviario. Por ello, la Comisión de Ferrocarriles de Vizcaya de esta cámara decidió elevar un escrito al presidente del Consejo Superior Ferroviario con fecha del 12

36. "Los enlaces ferroviarios con Bilbao, las nuevas líneas Vitoria-Estella, Estella-Logroño, Vitoria-Bilbao deben ser de vía ancha por ser conveniencia general", en *Información*, año X, 14 de noviembre de 1924, n.º 264, Bilbao, pp. 683-685.

de mayo de 1925³⁷. El motivo de este informe fue la información pública que según la Real Orden del 7 de marzo de 1924 se abrió sobre el Nuevo Plan Ferroviario. La Comisión daba comienzo su exposición haciendo una referencia a la situación del puerto de Bilbao, que desde hacía dos años venía reponiéndose de la aguda crisis que había atravesado, siendo en aquellos momentos el puerto de mayor tráfico del norte de España. Como gran puerto, y con relación a las funciones intrínsecas a esta naturaleza, aspiraba a mejorar sus infraestructuras, entre las que se contaban los accesos y enlaces ferroviarios, con el objetivo de asegurar su zona de influencia y mejorarla con aquellos trazados más convenientes a la economía nacional.

Así mismo, la Comisión de Ferrocarriles de Vizcaya añadía que su actuación estaba fundada en puntos de vista y en designios inspirados tan solo por un mejor aprovechamiento de las capacidades y producciones de cada región. Por lo tanto, la Comisión creyó su deber llamar la atención del Consejo Superior de Ferrocarriles sobre la conveniencia de rectificar criterios y proyectos que afectaban a las comunicaciones de la provincia de Navarra con otras próximas y, especialmente, con la zona de Bilbao y su puerto. Después de realizar un análisis sobre la pésima situación de los enlaces ferroviarios de Vizcaya con Navarra, se hacía una breve reseña de la economía navarra. La Comisión alegaba que la producción de Navarra se estaba intensificando, pero este avance contaba con un tope en la lejanía de mercados, todo ello cuando la zona de Bilbao, que era, tal vez, el mercado de precios más remuneradores de toda España, se encontraba por carretera a 150 kilómetros de Pamplona y 130 kilómetros de Estella. La realidad del transporte terrestre de los productos navarros en esa época pasaba por los onerosos transportes en camiones, que constituían una viva acusación contra la falta de adecuadas vías de comunicación. Por lo tanto, de facilitarse la comunicación ferroviaria entre Navarra y Vizcaya, el beneficio sería para ambas comunidades, puesto que sus economías eran absolutamente complementarias.

En la instancia que se elevó al Subsecretario de Ministerio el 2 de noviembre de 1924, ya se solicitaban las reformas necesarias para establecer el *Ferrocarril Directo Vitoria-Bilbao* por Miravalles, y la utilización de la vía normal para el proyecto Logroño-Estella-Pamplona. Ante las noticias de que la línea Vitoria-Izarra se incluía en el Plan, se estudió una línea Alsasua-Estella en vía ancha y el proyecto de Miravalles-Vitoria. La Comisión de Ferrocarriles de Vizcaya, a pesar de que no regateó esfuerzo alguno en pro de sus puntos de vista, que entendía ser de conveniencia general y, concretamente, muy favorables a los intereses de Navarra, no consiguió materializar sus proyectos, ya que ni el Plan le brindaba solución a los problemas que planteaba, ni los trabajos de Navarra habían cambiado de rumbo. En este extremo, el 31 de marzo la Diputación de Navarra publicó un concurso de proyectos sobre la línea de Logroño-Pamplona por Estella en vía estrecha conforme a antiguo proyecto y concesión ya caducados. La Diputación de Navarra se proponía presentarse a dicho concurso y acudir en su día como licitador a la subasta.

Había que añadir, además, que la Junta Gestora de Ferrocarriles de Navarra había acordado proponer a la Diputación que se tramitara este ferrocarril por la Ley de 1908

37. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Escritos e informes*.

y la de 1912 para facilitar su construcción en vía estrecha, al igual que los proyectos Pamplona-Santesteban por Ulzama y el de Latasa-Santesteban, afluente este último del ferrocarril del Plazaola y ambos, a la vez, del Bidasoa. La Comisión de Ferrocarriles mostraba su rechazo a la política de estas entidades navarras, puesto que era contraria a sus intereses, que se veían particularmente perjudicados en lo que se refería a la línea de Logroño-Pamplona, al ser la que mayor relación tenía con los intereses bilbaínos.

Se quejaba la Comisión de Ferrocarriles de Vizcaya de que en la memoria del Plan del Consejo Ferroviario tan sólo se citase dos veces el nombre de Vizcaya o de Bilbao, una tratándose la línea Haro-Abéjar, a la que se le consideraba adscrita al *Ferrocarril Ontaneda-Calatayud*, y cuya única finalidad era dar comunicación a Bilbao con el Levante; y otra, al tratar la línea Vitoria-Izarra. Efectivamente, esta última línea suponía un acortamiento de Bilbao con Vitoria y Navarra, pero únicamente para la dirección Alsasua-Pamplona y no se alcanzaría Navarra sin trasbordo, con lo que Bilbao quedaría incomunicado sin trasbordo con todo el oriente de Navarra. Además, al aplicar la vía de metro en las líneas del centro y del occidente navarro, el acortamiento Vitoria-Izarra sería menos eficaz. Por lo tanto, la Comisión de Ferrocarriles consideraba que tanto el Plan del Consejo Ferroviario como las orientaciones de Navarra, conducirían a soluciones que estimaban deficientes, en las que, más que en sus escasísimas ventajas respecto a Bilbao, les hacían pensar en que su realización constituiría una imposibilidad de que en el futuro pudiesen perfeccionarse las comunicaciones en cuestión. Este sería el resultado del desarrollo de la vía estrecha en el centro y sudoeste de Navarra, que privaría de brazos a la que era su arteria central Alsasua-Castejón, reduciendo su eficacia, y produciría trasbordos en todas las comunicaciones con la cuenca del Ebro, con el centro de España, y con el oeste peninsular.

Por lo tanto, la Comisión de Ferrocarriles de Vizcaya sugería las siguientes soluciones: mejorar las comunicaciones de Bilbao con la frontera francesa con la transformación de la línea de Bilbao-Zumárraga en vía normal; resolver el problema de la comunicación con Estella transformando también la vía del *Ferrocarril Vitoria-Estella* en ancho normal, reforma que en absoluto afectarían a la intensidad del tráfico desarrollado por esta línea en su explotación en vía estrecha; y, por último, propugnar una vez más, que se construyese el *Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño* en vía normal. La Comisión no dudaba en hacer un llamamiento a la atención del daño que para la economía general y, concretamente para Bilbao y para Navarra, resultaría si, por satisfacer aspiraciones locales del momento, se construyera este ferrocarril en vía de un metro, puesto que con ello se cerraba el paso a otras soluciones más ventajosas y con mejor porvenir. En definitiva, era necesario que la red ferroviaria navarra, desde Pamplona hacia el sur, se construyese en vía normal y, por tanto, como llaves de esta orientación, que la línea de Pamplona-Logroño se construyese también en este tipo de ancho viario, al mismo tiempo que se transformase en ancho normal la línea Vitoria a Estella.

La Comisión de Ferrocarriles finalizaba su escrito con una serie de consideraciones acerca de las comunicaciones de Pamplona y Estella, y de las de Bilbao con la cuenca del Duero. Y es en este punto donde se encontraba otra pieza que articulaba todo este puzzle. Para esta Comisión, la línea Logroño-Pamplona, formaba parte de una línea

más amplia (San Leonardo-Velilla de San Esteban, prolongación de Logroño-Haro-Monterrubio-Riaza) cuyo objetivo no era otro que el de acortar las distancias ferroviarias entre el Puerto de Bilbao y la cuenca del Duero. La Comisión aludía a la unidad de intereses de las provincias implicadas (Vizcaya, Álava, Logroño, Guipúzcoa, Navarra y Soria), y proponía al Consejo Superior la creación de una Ponencia Especial para esta zona, en la que también se incluiría a Navarra. Es más, proponía extender los estudios de este área hasta el *Ferrocarril Directo Riaza-Burgos* y la línea Castejón a Calatayud, que mejorarían respectivamente las comunicaciones de Bilbao con el Alto Duero y con el Levante español. Sería un modo de solventar las deficiencias del Plan Ferroviario que había favorecido a los puertos de Santander y Pasajes y no al de Bilbao.

Por aquel momento, el asunto parecía congelado en el Ministerio, y la Cámara de Comercio de Bilbao no dudó en mover aquellos hilos que en la Corte le podían favorecer en sus gestiones. De este modo, a través de la correspondencia interna del Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya, podemos conocer las impresiones que Manuel Chalbaud, presidente de este comité, intercambió con Gregorio Prados Urquijo, miembro del Consejo Superior Ferroviario, y con José de Orbezo, empresario vizcaíno que con motivo de su viaje a Madrid tenía previsto entrevistarse con miembros destacados del Gobierno³⁸. En su carta del 13 de octubre de 1924 a Gregorio Prados Urquijo, Manuel Chalbaud le indicaba que suponía que Ramón Bergé (miembro del Comité de Ferrocarriles) le habría anunciado que le enviaría una carta sobre diferentes líneas férreas, habida cuenta de su pertenencia al Consejo Ferroviario y, más aún, por formar parte de la Comisión que había de tratar el plan general. Con anterioridad, cuando el Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya recibió una invitación del Sr. Prados Urquijo para tratar el asunto del *Ferrocarril de Haro-Escaray-Abejar*, se habló de la conveniencia de enviarle una nota sobre la cuestión de los enlaces ferroviarios entre Bilbao y Navarra.

A la carta enviada al Sr. Prados Urquijo le acompañaba un breve pero detallado estudio sobre el *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*, en el que tras analizar los diferentes elementos interesados en su construcción, la situación de Navarra y el problema de la concurrencia de los puertos de Pasajes y Bilbao, se indicaba la actuación que el Consejo Superior Ferroviario podría tomar respecto a este asunto. Según Chalbaud, ese parecía ser el momento en el que este organismo podía hacer que el proyecto se modificase para su construcción en vía ancha o, por lo menos, se cambiaran las características del trazado en forma que, aunque de momento se construyese en vía de un metro, podría luego convertirse en vía normal. Sin embargo, era de temer que los elementos interesados en la vía estrecha consiguiesen evitar este trámite del informe del Consejo, dadas sus influencias y habida cuenta de que todavía no estaba en normal funcionamiento este organismo. Si se suponía la intervención de éste último, no sería difícil conseguir la modificación del proyecto en ancho normal, pues ese parecía el espíritu del Estatuto. Además, el interés de la *Compañía del Norte* era favorable al punto de vis-

38. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Correspondencia*.

ta del Comité, pero en cambio, recelaban de la gestión de los representantes de las compañías de vía estrecha, en relación todo ello con las intensas gestiones y poderosas influencias que indudablemente habían de poner en juego las empresas o grupos que tuviesen interés en que la construcción se realizase tal como había sido concedida, esto es, con vía de un metro.

Tal vez, el apoyo más fuerte con el que contaban para fundamentar su punto de vista los partidarios de la vía estrecha era la construcción de la línea Vitoria-Estella en este ancho viario, por lo que la Cámara de Comercio de Bilbao debía gestionar para que se transformase el tipo de vía de esta línea, y se realizase su explotación en vía ancha, puesto que de construirse el *Ferrocarril Vitoria-Estella* en vía estrecha, serviría de apoyo para que también el de Logroño-Estella-Pamplona se hiciese en este tipo de vía. Por lo tanto, era necesaria una prudente gestión por parte de la corporación vizcaína para que inmediatamente se plantease el estudio de la transformación del *Ferrocarril Vitoria-Estella*, extremo con el que a Chalbaud le parecía estarían bien dispuestos algunos de los elementos facultativos que habrían de informar sobre el mismo.

En su carta del 25 de octubre del mismo año a José de Orbegozo, Manuel Chalbaud hacía referencia a las gestiones que miembros del Comité de Ferrocarriles de Vizcaya habían realizado durante el mes de agosto con algunos representantes de la *Compañía del Norte* y del *Banco de Vizcaya*, entidades que dieron una buena acogida al proyecto presentado. Fue en este punto cuando se planteó la posibilidad de que las gestiones se podrían llevar con un carácter oficial. Se indicaba, también, que la mayor dificultad que el Sr. Prados Urquijo encontraba a las gestiones del Comité de Ferrocarriles era la construcción del *Ferrocarril Burgos-Segovia*, con su prolongación hasta Santander, aparte de que había elementos de Tudela que querían a toda costa que se construyese el *Ferrocarril Soria-Castejón*.

De poco sirvieron estas gestiones de los bilbaínos, puesto que sus peticiones en torno a la variación del expediente abierto en el Ministerio de Fomento con relación al *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* no eran atendidas. Pasó el año 1925 sin fruto alguno de estos trámites, y en 1926 el Comité de Ferrocarriles de Vizcaya decidió crear una comisión que tratara activamente este asunto en las instituciones gubernamentales. Estos comisionados llegaron a Madrid el 21 de junio de ese año, y fueron recibidos por el Ministro de Fomento, al que hicieron entrega de un escrito en el que le exponían las consideraciones que justificaban el punto de vista que sostenían respecto al *Ferrocarril Pamplona-Logroño*³⁹. En este escrito, suscrito por la Comisión especial de Ferrocarriles de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao se exponía al ministro que aquella no era la primera vez que esa Comisión se dirigía a él para abordar el mismo asunto, es decir, el tipo de ancho de vía de la línea de Logroño-Pamplona⁴⁰.

39. "Los proyectos ferroviarios y el Puerto de Bilbao. El ferrocarril de vía ancha de Logroño a Pamplona. Interesante Exposición a los poderes públicos, en la que se ofrecen soluciones concretas e importante auxilio al Estado", en *Información*, año XIII, 30 de junio de 1926, n° 303, Bilbao, pp. 369-372.

40. Liga Vizcaína de Productores. Ferrocarril Logroño-Pamplona, Comisión especial de Ferrocarriles: *Escrito al Ministro de Fomento*, Bilbao, 19 de junio de 1926.

Igualmente, tampoco era el único escrito en el mismo sentido en el que se alcanzaba, como en otras ocasiones, la unánime y entusiasta adhesión de las corporaciones y organismos vizcaínos, como correspondía a la importancia decisiva que este asunto plateaba para no sólo para Vizcaya, sino también para Navarra y los intereses generales del Estado, en su aspecto económico y estratégico. Los representantes bilbaínos alegaban que ellos siempre habían abogado por que la línea Logroño-Pamplona se construyese en vía normal, y en ese momento se decidieron a dirigirse al Ministro, al considerar que la tramitación del expediente de este ferrocarril se encontraba en un momento decisivo. Efectivamente, los rumores acerca de que el Consejo Superior Ferroviario iba a aprobar inminentemente la concesión de esta línea en vía ancha habían incentivado a la Cámara de Comercio de Bilbao a tratar de un modo más directo con los representantes del Gobierno. Los comisionados bilbaínos no fueron con las manos vacías a estas gestiones, y ofrecían al ministro una solución concreta del proyecto en vía ancha y, con ella, una importante aportación o auxilio económico al Estado.

En el escrito de la Cámara de Comercio de Bilbao al Ministro, se recogían los antecedentes que consideraban más oportunos del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*. Para comenzar, indicaban que esta línea en vía ancha fue estudiada por el ingeniero Sr. Legorburu y cuyo proyecto fue aprobado por Real Orden del 14 de marzo de 1890. (Gaceta del 16 de marzo). No se llegó a construir aquel proyecto, aprovechando el cambio de la legislación sobre ferrocarriles secundario de 1908, que no garantizaban prácticamente presupuestos más que de vía estrecha, y se incoó un expediente en vía estrecha, que con algunas modificaciones sirvió de base para la subasta de 1911, con garantía de interés y con un presupuesto de 23 millones, y con arreglo a la Ley de 1908. Adjudicada la subasta a una empresa privada, caducó y de este modo pasó al Estado la propiedad del proyecto. Por Real Orden del 21 de febrero de 1922, se autorizaba a la Diputación de Navarra, para redactar un nuevo presupuesto, disponiéndose textualmente que *la propiedad del proyecto del mismo ferrocarril siguiera correspondiendo íntegramente al Estado*. Así mismo, por Real Orden del 12 de abril de 1923 se establecía que en la tramitación del expediente se aplicase la Ley de 1912. La Real Orden del 30 de octubre de 1923 aprobaba la revisión de precios presentada por la Diputación de Navarra, con un presupuesto de 39 millones de pesetas, pero sin garantizar más que 35 millones, dejando la partida del proyecto correspondiente a los materiales metálicos sujeta a revisión al mismo tiempo que fijaba la fórmula de explotación.

Ante esta situación, a fines de 1923 y primeros de 1924 se estudió en Bilbao el proyecto de línea que partiendo de Haro atravesaba la Sierra de la Demanda, cuyo anteproyecto se presentó al Ministerio solicitando su inclusión en la red de estratégicos. A principios de julio de este último año, se denegó a Bilbao aquella inclusión, fundándose en la próxima aparición del nuevo Estatuto Ferroviario, que se estableció el día 12 de dicho mes. Esta nueva legislación ferroviaria se apreciaba, en general, una tendencia bien definida al desarrollo de las vías normales. Aprovechando esta normativa, el 2 de noviembre de 1924 la Cámara de Comercio de Bilbao alzó una instancia al subsecretario del Ministerio, solicitando, entre otras cuestiones, la imposición de la vía ancha al *Ferrocarril Logroño-Pamplona*. Según la Real Orden de 4 de noviembre de 1924 se dispuso con carácter general que las líneas que hubiesen empezado su tramitación

con arreglo a las legislaciones anteriores, se tramitasen por ellas, sin prometer la garantía de interés, puesto que ésta había quedado suprimida en el nuevo régimen ferroviario. De nuevo, el 14 de enero de 1925 la Cámara de Comercio de Bilbao se dirigió al Ministerio, solicitando que cuando se estudiase el Plan de Ferrocarriles fuesen incluidas determinadas líneas, y que se acordase que no fuesen sacadas a subasta las concesiones cuyos proyectos eran propiedad del Estado, hasta tanto el Consejo Superior Ferroviario configurase definitivamente dicho plan. De nuevo se pedía la vía ancha para la línea Logroño-Pamplona.

En este orden de cosas, el 31 de mayo de 1925 la Diputación de Navarra abrió un concurso entre empresas para la construcción del *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, conforme al presupuesto presentado en 1923, o para su explotación según las condiciones establecidas y con un capital cuyo interés estaba garantizado por el Estado para el conjunto de la concesión. Esta Diputación anunciaba también su propósito de conceder auxilios y subvenciones a la empresa que construyera y explotase la línea. Así mismo, esta entidad se mostraba contraria a construir y a poner en explotación este ferrocarril, por lo que prefería encontrar una empresa que se hiciera cargo de todos los derechos y obligaciones del concesionario. Para la Cámara de Comercio de Bilbao estas pretensiones no eran válidas, puesto que el propietario del proyecto era el Estado y no la Diputación Navarra.

Por último, en abril de 1925 se confeccionó el anteproyecto del Consejo Superior Ferroviario, en cuya Memoria aparecía la línea Logroño-Alduides. Además, esta misma línea figuraba en la relación total general de líneas con carácter regional y dividida en dos secciones, una, la Logroño-Pamplona con 117 kilómetros y, la otra, la de Pamplona-Alduides. Abierto a información pública este anteproyecto, a ella acudió la Cámara de Comercio de Bilbao con varios escritos, entre ellos el de 12 de mayo 1925, al que se adhirieron también las demás corporaciones públicas y económicas de Vizcaya. Es este escrito, se solicitaba de nuevo el ancho normal para la línea Logroño-Pamplona y que no se construyera línea alguna en vía estrecha que duplicara los proyectos existentes con anterioridad en vía ancha.

A lo largo de este proceso de cambios de legislación ferroviaria tanto representantes de la Cámara de Comercio de Bilbao como comisionados de la Diputación de Navarra realizaron simultáneamente, pero con signo contrario, gestiones en torno al *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, todas ellas sin éxito. La impresión general de los comisionados bilbaínos y navarros era que de ser probable una inmediata construcción, era preferible en vía ancha. Ante este principio de acuerdo entre ambas representaciones, la Cámara de Comercio de Bilbao decidió suspender por un tiempo sus gestiones en Madrid para centrarse en sus negociaciones con la Diputación de Navarra. Sin embargo, ante el anuncio de que el Gobierno estudiaba un Plan de urgencia sobre líneas de construcción inmediata, de nuevo la cámara bilbaína se puso a trabajar en aquellas líneas que afectaban directamente a sus intereses y que podían alcanzar la consideración de urgentes.

Mientras se afanaban en estos trabajos, llegó el rumor de que el Consejo Superior Ferroviario estaba tramitando la concesión de la línea Logroño-Pamplona en vía estrecha y con garantía de interés. Esta noticia causó gran alarma entre la Comisión de Ferrocarriles de Vizcaya, que se vio precisada a activar sus gestiones en torno a esta línea,

buscando aquellas soluciones que mejor podían satisfacer los intereses del Estado, puesto que consideraba que era un momento culminante en la tramitación de este asunto que podría tener una realidad inmediata. Para esta Comisión, un resultado contrario a las pretensiones bilbaínas supondría un inmenso daño, tanto para los intereses generales, como para Vizcaya y Navarra, y sería el causante de un perjuicio irremediable para el porvenir.

La Cámara de Comercio de Bilbao fundamentaba, en el escrito entregado al Ministro, sus conclusiones a favor de la vía ancha en la línea Logroño-Pamplona de la siguiente manera. En primer lugar, y en función del interés general económico, la mayor parte de Navarra quedaba enclavada en la vertiente Mediterránea, en la que dominaba la red de ancho normal. Es más, se planteaba la utilización de vía estrecha en la línea anteriormente citada en un terreno que por sus características no exigía este tipo de construcción. De introducir este tipo de vía, supondría implantar una dualidad de ancho viario con los consiguientes trasbordos que encarecerían el transporte y que no haría más que acarrear dificultades en un tipo de tráfico altamente sensible por la calidad de los productos transportados, agrícolas en su mayor parte. De este modo, se entorpecería su salida a otras provincias en condiciones económicas, y se pondría un tope al crecimiento previsto de la agricultura navarra. De utilizarse la vía estrecha en la línea Logroño-Pamplona, se fomentaría la utilización de este tipo de vía en el interior de Navarra, puesto que este ferrocarril constituía *el verdadero eje principal de las comunicaciones* de esta provincia. No era la Cámara de Comercio de Bilbao la que aplicaba esta definición a esta línea, sino que ya la recogía la *Comisión gestora de Ferrocarriles de Navarra*. Al emplearse el ancho viario métrico, este ferrocarril, lejos de tener un carácter complementario, implantaría una oposición con el eje norte-sur de vía normal Pamplona-Castejón.

Así, los futuros trazados afluentes al sur de Pamplona, tales como el Estella-Marcilla, se construirían en vía estrecha, y los trasbordos se producirían siempre del lado del eje normal, que era el que realizaba el tráfico en exclusividad con la zona sur navarra, con perjuicio para la red de vía normal y para las comunicaciones para el resto o de casi toda España. Consecuentemente, los sacrificios del Estado y de la Diputación de Navarra por mejorar la comunicación de esta provincia con el centro de la península mediante la construcción de la línea Soria-Castejón, quedarían parcialmente estériles para una gran parte de Navarra. Por lo tanto, con el fomento de la red de vía estrecha en este provincia, serían tan deficientes las comunicaciones que se obtendrían, que el daño que causaría este *separatismo ferroviario* habría de ser para toda España. Ni siguiera Guipúzcoa se vería beneficiada, a pesar de sus buenas comunicaciones con Navarra, tanto en vía ancha como estrecha, puesto que no podía pretender atender en exclusividad el intercambio navarro, y vendría a dificultar las exportaciones extranavarras. Y ante todo, la Cámara de Comercio de Bilbao insistía en el hecho de que si el Estado era propietario de la línea de vía estrecha Vitoria-Estella, por ello no podía obligar a las comunicaciones de Bilbao con Navarra a un tráfico en malas condiciones por la rampa de Salinas. Es más, no se podía utilizar el argumento de que Estella, al contar solamente con enlaces ferroviarios en vía estrecha, fuese la baza que decidiera el ancho en construirse el *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, puesto que las terminales de

esta línea contaban con conexiones con la red general de vía ancha. Para los bilbaínos, el argumento de la vía estrecha se basaba en una antigua política ferroviaria cuyos perjuicios a la economía general ya habían quedado más que altamente probados.

Por último, se recogía el reconocimiento en la Memoria del anteproyecto del Consejo Superior Ferroviario de la línea Logroño-Alduides, de la que el *Ferrocarril Logroño-Pamplona* formaba parte, y de la que se decía que habría de resultar interesante para las relaciones regionales de todo el valle del Ebro, comprendido entre Miranda y Castejón, con Navarra y la parte del Mediodía francés limítrofe. De ser ésta la finalidad de la línea, conforme al juicio del Consejo, mal podría cumplirla, si por construirse en vía estrecha se llegaba a un trasbordo en Logroño, origen de la línea.

Para la Cámara de Comercio de Bilbao, con respecto al interés de Navarra en la utilización de la vía estrecha en el *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*, independientemente del interés de su Diputación, aparentemente favorable a la vía estrecha por apreciar dificultades para la inmediata construcción en vía ancha con solo sus propios medios, Navarra tenía una imperiosa necesidad de buscar mercados para sus productos, mejor cuanto más cercanos y lucrativos, mientras pudiesen absorber la totalidad de su producción. En este sentido, Navarra se vería favorecida con una buena conexión ferroviaria, no solo con Pasajes, sino también con el puerto de Bilbao, soluciones que permitirían la exportación a mercados nacionales y, también, por cabotaje.

Por lo que se refiere a los intereses de Vizcaya, la cámara bilbaína mantenía que su economía era absolutamente complementaria de la de Navarra y que ofrecía un mercado de consumo altamente rentable de los productos navarros, con una producción manufacturera que, a su vez, abastecería a esta provincia. En consecuencia, el tráfico entre ambas provincias debía de intensificarse, perfeccionando sus deficientes comunicaciones. La construcción en vía estrecha Logroño-Pamplona, además de no mejorar nada estas comunicaciones, imposibilitaría para siempre soluciones viables de mejora. Es más, con esta línea se perjudicaría al mercado y puerto de Bilbao. Puesto que después de los enormes sacrificios del Estado y de Vizcaya por conseguir que este puerto llegara a alcanzar un interés general, se le cerraba el provenir para mejorar y ampliar su área de influencia.

En cuanto a las premisas del entonces vigente régimen ferroviario, que aparecía en líneas generales favorable al desarrollo de las vías normales, teniendo en cuenta las consideraciones que en el anteproyecto se fundaban para la línea Miranda-Trespaderne, que trataba las comunicaciones de Santander con Aragón y con el Ebro, la Cámara de Comercio de Bilbao consideraba que bien pudieran ampliarse estas bases al *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, ante la necesidad de acercar mercados distantes, como los de Vizcaya y Navarra. Como consecuencia de la utilización de la vía estrecha se provocaría una dualidad de ancho de vía en una comarca en la que en ese momento no existía. Respecto al carácter estratégico de la línea, el Estado Mayor Central siempre había sido favorable a la utilización de la vía ancha, y no sería difícil su aplicación en una línea que enlazaba dos ciudades de importancia militar y que ambas contaban con vía normal, como eran Logroño y Pamplona. Teniendo en cuenta estas premisas, la línea Logroño-Pamplona ya fue incluida como estratégica en el antiguo Plan.

La Cámara de Comercio de Bilbao justificaba su solicitud manteniendo que su principal objetivo no era otro que el fomento ferroviario dentro y fuera de Vizcaya, de-

fendiendo unas veces sus intereses, otras los de las regiones vinculadas con la economía vizcaína y, siempre, los generales de la economía nacional. No pretendían los vizcaínos, tal y como se les venía indicando a los navarros por parte de sus instituciones, perjudicar los intereses de Navarra oponiéndose por las buenas a la construcción en vía ancha del *Ferrocarril Logroño-Pamplona*. Al contrario, lo que buscaban era la colaboración que hiciera posible y rápida la construcción de esta línea en este tipo de ancho, en beneficio del Estado, de Navarra y de Vizcaya. Según los bilbaínos, no se trataba, por lo tanto, de una intromisión por el hecho de ocuparse de una línea que no recorría territorio vizcaíno y que se desarrollaba íntegramente en Navarra. Consideraban, además, que ésta sería una postura legítima si viesan amenazados sus intereses, pero esa no era su actitud, sino que su gestión tenía un carácter positivo.

Así mismo, los bilbaínos apuntaban que había suficientes estudios que avalaban su solicitud y que tan sólo requerían algunas modificaciones. Podía, incluso, parecer aún mayor la pretensión de Bilbao para la inmediata construcción de una línea que no estaba incluida en el anteproyecto del Consejo, aunque esta actitud la justificaba el interés de la comunicación Logroño-Pamplona. Es más, para demostrar que no era una propuesta baldía se ofrecían auxilios de las corporaciones navarras y vizcaínas, además de las de algunos pueblos afectados por línea. Se instaba, además, al Ministerio que el Estado no podía ver con malos ojos un supuesto que estaba sujeto a las normas ferroviarias vigentes y respaldado por corporaciones tan importantes. No era una tarea larga la revisión del presupuesto y, ante los rumores de la pronta reunión del Pleno del Consejo Ferroviario en el que se tratase la concesión del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía estrecha, la cámara bilbaína pedía la rápida tramitación del presente escrito para que el Consejo Superior tuviese todos los elementos de juicio necesario para tomar una decisión.

Resumiendo, la Cámara de Comercio de Bilbao solicitaba que no tuviese lugar la subasta del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía estrecha; que se tramitara con urgencia este escrito ante el Consejo Superior Ferroviario; y que se convocara inmediatamente un concurso de dicho ferrocarril en vía ancha. Como contrapartida ofrecían la revisión del presupuesto de esta línea y la colaboración de las entidades económicas e instituciones políticas vizcaínas, a la que podrían sumarse las de la Diputación de Navarra. Observando los firmantes de este escrito nos podemos hacer una idea del alcance que se le quiso dar. Entre ellos se encontraban: la Cámara de Comercio de Bilbao, la Diputación de Vizcaya, el Ayuntamiento de Bilbao, la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, el Centro Industrial de Vizcaya, la Liga Vizcaína de Productores, la Asociación de Consignatarios de Bilbao, la Sociedad Económica de amigos del País, la Cámara Minera de Vizcaya, la Asociación de Navieros y el Colegio de Agentes de aduanas.

El Ministro, Conde de Guadalhorce, estuvo muy deferente con los comisionados bilbaínos, se hizo cargo del escrito y ofreció darle la tramitación correspondiente⁴¹. No

41. "Los proyectos ferroviarios y el Puerto de Bilbao. El ferrocarril de vía ancha de Logroño a Pamplona. Interesante Exposición a los poderes públicos, en la que se ofrecen soluciones concretas e importante auxilio al Estado", en *Información*, año XIII, 30 de junio de 1926, n° 303, Bilbao, pp. 369-372.

obstante, les hizo presente que no se podían introducir modificaciones en el Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción puesto que ya estaba aprobado; y les advirtió, también, que toda la Deuda ferroviaria que se fuese emitiendo durante algunos años, tendría que destinarse única y exclusivamente en la ejecución de los ferrocarriles indicados en dicho plan. Les señaló, por último, las pautas a seguir para que pudieran llegar al logro de sus aspiraciones que consideraba legítimas. Durante los siguientes días visitaron también los comisionados bilbaínos al presidente del Consejo Superior Ferroviario, general Mayandía, al vicepresidente del mismo y a los demás miembros del Consejo ferroviario, tanto delegados del Patrimonio Nacional Ferroviario, como los representantes de las Compañías y de los usuarios. De todos ellos recibieron la impresión de que línea ancha debía ser preferida, en general, en toda clase de construcciones ferroviarias y, especialmente, para aquellos casos que como el de Pamplona-Logroño, podían completar la red normal y facilitar la estructuración de líneas que perseguía el Estatuto Ferroviario.

Otras gestiones de los comisionados de Bilbao estuvieron encaminadas a conocer el informe emitido por el Estado Mayor Central sobre esta línea, cuando informó en el anteproyecto del Plan general de ferrocarriles. Según dicho informe, el *Ferrocarril de Logroño a Pamplona* no sólo debería de ser de vía normal, sino que también su construcción se estimaba de *carácter preferente*.

Los comisionados regresaron a Bilbao, con la impresión de que este asunto quedaba aplazado hasta un nuevo Pleno del Consejo Superior Ferroviario, que se celebraría pasado el verano en septiembre u octubre, creyendo *con algún fundamento* que se inclinase a dictar sobre la conveniencia de construir este ferrocarril en vía ancha. Consideraban que difícilmente se podría encontrar una situación como ésta en la que el Estado pudiera dar realidad inmediata a este proyecto con un mínimo de sacrificio, y esperaban que tanto el Consejo Superior Ferroviario como el Gobierno tuvieran en cuenta estas facilidades. Las facilidades a las que la Cámara de Comercio de Bilbao aludía eran, por una parte, el proyecto revisado con el presupuesto en vía ancha y, por otra, las distintas subvenciones a fondo perdido que ofrecía al Estado para la construcción de este ferrocarril.

Por lo que respecta a la revisión del presupuesto, la Cámara de Comercio de Bilbao encargó en 1924 la revisión del presupuesto del inicial proyecto redactado en 1889 por Emilio Legorburu en vía ancha, aprobado por la Real Orden del 14 de marzo del mismo año⁴². La base para esta revisión era a su vez, el *Cuadro de Precios del Presupuesto revisado del Ferrocarril estratégico de vía de 1,0 metro de ancho y con garantía de interés, de Pamplona a Logroño*, que la Diputación había tramitado, y que fue aprobado por Real Orden del 30 de octubre de 1923. Estos datos fueron facilitados por la Diputación de Navarra. Los ingenieros encargados de la revisión hicieron ver la conveniencia de ciertas modificaciones en los precios unitarios (muy diferentes según el tipo de vía), los

42. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Proyecto de Ferrocarril de Vía Normal de Logroño a Pamplona, Revisión del presupuesto del proyecto redactado por D. Emilio Legórburu*, año 1925, Ingenieros D. Justo Legórburu, D. Ignacio de Rotaeché.

importes de las expropiaciones, las obras de fábrica (evitar pasos a nivel), túneles y puentes que debían adaptarse al nuevo ancho viario, estaciones, obras accesorias y vía. Calculaban el presupuesto del material móvil, el de ejecución material y el presupuesto general, en torno a 51 millones de pesetas.

3.1. *Las gestiones de la Cámara de Comercio de Bilbao con las otras provincias interesadas en el proyecto*

Las gestiones de Bilbao a favor de la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* también se desarrollaron en torno a aquellas provincias interesadas en este proyecto⁴³. Uno de los primeros conatos de acuerdo fue la reunión que tuvo lugar en el Hotel Ritz de Madrid a principios de 1925 entre representantes de la Cámara de Comercio de Bilbao y comisionados de la Diputación de Navarra. En este encuentro se llegó a la conclusión de que de ser posible, era conveniente para todos la vía normal. Ante el desarrollo de los acontecimientos, las gestiones de la Cámara de Comercio de Bilbao se acentuaron en 1926 con representantes de las principales entidades de las provincias de Álava, Logroño y Navarra. Por su parte, esta entidad vizcaína consideraba que Álava, por subvencionar conjuntamente con Navarra la línea en construcción de Vitoria-Estella, y ante las gestiones de la Diputación de Navarra, se creyó obligada a oponerse al ancho normal.

En la reunión que la Cámara de Comercio de Bilbao tuvo con su homónima alavesa y con representación del alcalde de Vitoria, se convino en que sí como esperaban, la Diputación de Navarra se ponía de acuerdo con su propia Cámara de Comercio y con la de Álava, suscribiendo una enmienda favorable a la vía normal en el expediente que se estaba tramitando, Álava entera la apoyaría. Pero, de no llegarse a ese acuerdo, probablemente se inhibiría del asunto. En cuanto a Logroño, representantes de la Cámara de Comercio de Bilbao tuvieron en esa capital una reunión oficial con la Diputación y el Ayuntamiento de Logroño, a la que también asistieron las Cámaras de Comercio de Navarra y de Logroño, siendo la opinión de estos organismos favorable a la vía normal. En esta reunión, se acordó trabajar para que la Diputación de Navarra se pusiese de acuerdo con su Cámara de Comercio y con los representantes de Bilbao de Logroño para aunar sus esfuerzos a favor de la vía normal.

En lo referente a las negociaciones de la Cámara de Comercio de Bilbao con Navarra, una segunda reunión en el mismo Logroño, con los mismos representantes, a la que se sumó el diputado navarro Modet, y aunque este encuentro no tuviese un carácter oficial puesto que este diputado no tenía mandato especial de la Diputación, sirvió para un cambio de impresiones. En esta reunión, se exhortó al representante navarro a que su Diputación se sumase a la propuesta de la vía ancha. Después de que este diputado aclarara algunos puntos en los que la entidad navarra a la que representaba es-

43. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Notas sobre la línea Logroño-Pamplona*, 27 de septiembre de 1926, *Correspondencia, notas y escritos referentes a este ferrocarril*.

taba molesta por la gestión de Bilbao, explicó que a su juicio la razón de que la Diputación de Navarra insistiese en el expediente de vía estrecha, no era otro sino estimar que de este modo se construiría rápidamente el ferrocarril. Consideraba, además, que de existir la misma probabilidad para una y otra solución, era favorable a la vía normal. Expuso, sin embargo, que el Sr. Ministro le había comunicado, como fundamento formal, la conveniencia de la vía estrecha para que dieran lugar rápidamente los trabajos de la línea, añadiendo, que las intenciones de la Diputación de Navarra eran que una vez conseguida esta concesión, ponerse más tarde en contacto con Bilbao para la utilización de la vía ancha. El Sr. Modet indicó, también, que el hecho de tener la Diputación de Navarra un expediente en vía estrecha tramitándose, suponía un valor reconocido por el Estado, ostentando, por lo tanto, la Diputación un derecho sobre la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Estella* habida cuenta de que todavía no estaba en pleno vigor la nueva legislación ferroviaria.

Con proximidad a las gestiones bilbaínas de 1926 en Madrid se ultimaron las negociaciones. En la última reunión indicada se convino otra a celebrar en Pamplona con asistencia de Bilbao y de las Diputaciones y Cámaras de Comercio de Logroño y de Navarra. Sin embargo, cuando los comisionados de Bilbao marcharon a la Corte la mencionada reunión todavía no había tenido lugar. La Cámara de Comercio de Navarra pasó en junio de 1926 un escrito a su Diputación favorable al ancho normal, y algo se comentó de que sí la Diputación de Navarra dejaba de suscribir la opinión de *sus fuerzas vivas*, podría llegar a un acuerdo para incluir en el expediente en tramitación una enmienda favorable a la vía normal con la suficiente ampliación del capital garantizado. De todos modos, la Diputación de Navarra comentaba que era mejor tantear en Madrid los centros oficiales para aunar los intereses de todos en la gestiones que en breve plazo realizarían tanto navarros como bilbaínos en esta villa.

Por su parte, la Cámara de Comercio de Bilbao no había realizado gestión alguna con Guipúzcoa, puesto que esta provincia no tenía los mismos intereses de Navarra y Logroño al no recorrer la línea Logroño-Pamplona su territorio y al no haber ofrecido ninguna subvención para la construcción de esta línea. En tal caso, los deseos de Guipúzcoa tampoco se podían equiparar con los de Álava, ya que aquélla no contaba con ninguna línea en construcción que empalmase con la de Logroño-Pamplona y a la que subvencionase. Por último, tampoco se podía confrontar el caso de Guipúzcoa con el de Vizcaya, porque aunque se hubiese querido derivar la cuestión en una simple competencia de puertos, la Cámara de Comercio bilbaína consideraba que ese no era el aspecto prioritario, además de que Guipúzcoa no había demostrado su interés con pruebas tan concluyentes como lo había hecho Vizcaya. Sin embargo, en la presa de Bilbao se había contestado a lo poco que se publicaba la guipuzcoana sobre el tema, sin haber obtenido nunca una contrarréplica.

Por lo tanto, en sus gestiones con las otras provincias interesadas en la construcción del *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, la Cámara de Comercio de Bilbao consiguió el apoyo de las entidades de Logroño a favor de la línea normal, mientras que las instituciones alavesas se inhibían de tomar postura alguna, aunque su Diputación apuntaba que apoyaría la vía normal de no quedar sola la Diputación de Navarra en su deseo de construir esta línea en vía estrecha. Sin embargo, Estella se manifestaba favorable a la

vía normal, a lo que había que añadir la posición de la Cámara de Comercio de esta provincia, no solamente favorable, sino además dispuesta a trabajar en Madrid y en Navarra en los distintos organismos oficiales y provinciales. Por lo tanto, la única voz discordante era la de la Diputación de Navarra, que seguía en sus trece de que el *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* se construyera en vía estrecha.

4. Las reacciones al proyecto de Bilbao

Como era de esperar, las reacciones a la postura de Bilbao con respecto a la construcción del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en vía ancha no se hicieron esperar. Para comenzar, los representantes de la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* organizaron una conferencia en Vitoria el 28 de enero de 1925 para dar a conocer el plan de ferrocarriles que esta compañía había diseñado para contrarrestar las iniciativas de la Cámara de Comercio de Bilbao⁴⁴. El rotativo *El Pueblo Vasco* de Bilbao del 28 de enero de 1925 se hacía eco de esta conferencia y con una noticia que titulaba *Un vasto plan de ferrocarriles, lo que han dicho en Vitoria el Director e Ingeniero de los Vascongados*, recogía un resumen de la misma. El título de esta conferencia era *Ampliación de la red ferroviaria en la región Vasco-Navarra* y en ella se defendía la idea de que los enlaces ferroviarios desde Bilbao y su puerto con Navarra, Estella y Pamplona, podían ser ventajosamente servidos por vía de un metro, lo que permitiría en un futuro no muy lejano la extensión de este red de vía estrecha hasta Zaragoza y Valencia.

Para los representantes de *Vascongados*, el *Ferrocarril de Estella-Vitoria* era la llave de la red de ferrocarriles de vía métrica en la zona. Tan sólo bastaría la reforma de la línea Bilbao-Durango y la reconstrucción de la rampa de Salinas para conseguir una fluida comunicación entre Bilbao y tierras navarras. De este modo, el enlace Bilbao-Pamplona se realizaría por la *línea modelo* Bilbao-Estella, aunque esta comunicación resultaba demasiado larga (210 kilómetros), por lo que se imponía la reforma del trazado por Bríncola y una nueva construcción por Azpeitia. Puesto que el *Ferrocarril Pamplona-Logroño* se completaba con la sección Estella-Logroño, la Solana de Navarra y Logroño capital aportarían su tráfico al de Estella, Vitoria y Bilbao. Como consecuencia de estas remodelaciones en la red de vía estrecha acudiría a Bilbao el tráfico tanto de mercancías como de viajeros de todo el País Vasco-Navarro, además de extender su área de influencia hasta la zona de Vitoria-Haro. Aseguraban los conferenciantes que la red vasco-navarra de un metro sería de posible realización y con rendimientos que asegurasen un tráfico rápido, cómodo y económico.

Con respecto a los datos aportados en esta conferencia, la Cámara de Comercio de Bilbao realizó las siguientes puntualizaciones. Para comenzar, la Compañía de los Fe-

44. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona*, Documento nº 9, *Referencia de la prensa respecto de la conferencia dada por el director e ingeniero de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados en Vitoria en enero de 1925*.

rocarriles *Vascongados* reconocía la radical reconstrucción de la rampa de Salinas, además, no proponía aprovechar la bajada del Plazaola, sino que optaba por otras soluciones. Tampoco se mostraba conforme con la transformación del ancho viario de la línea Vitoria-Estella por ser contraria a sus intereses. Indudablemente, *Vascongados* admitía que con su plan querían crear una competencia con la red ferroviaria de vía ancha, postura que para la cámara bilbaína iba en contra de los intereses generales. Las opciones que *Vascongados* planteaban de remodelación de las líneas de vía estrecha existente y la construcción de otras nuevas (línea de Vitoria-Bilbao por Mondragón y Elorrio) eran mucho más caras que la transformación de la vía del Vitoria-Estella. La Cámara de Comercio de Bilbao les acusaba a los representantes de *Vascongados* de falsear la comparación de los gastos de la explotación en vía normal y vía estrecha, además de equiparar los tráficos en ambos sistemas viarios, cosa que no era así. Por último, si las tesis de *Vascongados* conseguía el apoyo oficial, se consolidarían los intereses de empresas cuya aspiración era desarrollarse por la cuenca mediterránea, sin quedar relegados a la cantábrica, donde la red de vía estrecha lesionaba menos intereses.

Por lo que se refiere a las reacciones contrarias que suscitaron en Guipúzcoa las maniobras bilbaínas a favor del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en vía ancha, éstas se canalizaron en dos vertientes. Por una parte, representantes de su Diputación, Cámara de Comercio y Asociación de Puertos, realizaron una serie de gestiones en Madrid a favor de la solución de la vía estrecha, al mismo tiempo, tuvo lugar un breve pero sonado eco en la prensa de la provincia. En el diario *La Voz de Guipúzcoa* del 29 de junio de 1926 apareció un artículo firmado por José Perea que recogía el pensamiento de aquellos guipuzcoanos partidarios de que la línea Logroño-Pamplona se construyese en vía estrecha. Este artículo surgió como contestación, a su vez, de otro artículo firmado por Juan de Oloron, que era el pseudónimo de un periodista pamplonés partidario de la solución de la vía ancha. Para el navarro, la construcción en vía estrecha de la línea citada provocaría la salida obligada de la producción navarra por el puerto de Pasajes.

Ante estas afirmaciones, Perea sostenía que el *Ferrocarril del Plazaola* era primordial para el tráfico entre Navarra y el puerto de Pasajes que, además, era el más próximo a Estella. Mantenía este autor que la vía estrecha era la solución más breve, rápida y económica para las comunicaciones de Navarra con el Cantábrico, pues tan sólo se necesitaba construir 40 kilómetros de nueva vía. Argumentaba también el guipuzcoano, que Bilbao no era la salida natural de Estella, por lo que era lógica la oposición de Navarra a las pretensiones bilbaínas y que realmente lo que Bilbao pretendía, era desviar el tráfico navarro en su único y exclusivo beneficio y en perjuicio del puerto de Pasajes. A pesar del proyectado acortamiento de Vitoria-Izarra y de la transformación del Vitoria-Izarra, Bilbao siempre quedaría a más distancia de Estella que Pasajes (152 y 141 kilómetros respectivamente).

En *El Pueblo Vasco* de Bilbao, del 2 de julio de 1926 se recogía la contestación a las opiniones de Perea. En un artículo de opinión de este rotativo se afirmaba que Guipúzcoa no debía de pretender la exclusiva del intercambio con Navarra, y que la reacción guipuzcoana se debía al miedo de perder el tráfico que por el Plazaola se dirigía a Pasajes. Para *El Pueblo Vasco*, el *Ferrocarril del Plazaola* sería de primordial importan-

cia cuando pudiera exportar la producción de la zona de Estella; cuando Pasajes mejorase sus infraestructuras y tuviese unas bases de tráfico propio; y cuando mejorase su trazado. En cuanto a la afirmación de que Pasajes era el puerto más próximo a Estella por vía estrecha, con la construcción de la línea Logroño-Pamplona en vía ancha, Pasajes quedaría a 200 kilómetros de Estella, pero esto no era una contrariedad para Estella puesto que también le interesaba la comunicación con el resto de España. Mientras que Navarra apoyaba la construcción del *Ferrocarril Soria-Castejón* en vía ancha, que quería que valiese para los ferrocarriles de la zona de Estella, la línea Estella-Marcilla se construiría en función del ancho que se emplease en la de Logroño-Pamplona. De todos modos, para el periódico bilbaíno, con las soluciones de vía ancha o de vía estrecha, la distancia entre Bilbao y Pasajes con relación a Vitoria sería similar, por lo que no había motivo de alarma para los guipuzcoanos⁴⁵.

En lo referente a la reacción de Álava a las ideas de la Cámara de Comercio de Bilbao, su actitud debe entenderse dentro de la situación ferroviaria en la que estaba inmersa como consecuencia de la construcción aún no terminada en aquellos momentos del *Ferrocarril Vasco-Navarro* en su sección Vitoria-Estella. Con motivo de la Asamblea Ferroviaria que tendría lugar en la sede de la Diputación de Álava el 11 de mayo de 1925 para dar información pública sobre los planes ferroviarios que afectaban a esta provincia, se realizó un proyecto de informe suscrito por la Diputación de Álava, el Ayuntamiento de Vitoria, la *S.A. Ferrovías Alavesas*, la Cámara de Comercio de Álava, la Cámara de la Propiedad Urbana de Vitoria y la Cámara Agrícola de Álava⁴⁶. En este escrito se corroboraba la conformidad de sus firmantes con los ferrocarriles que se habían incluido en Plan General del Estado, si bien, consideraban que debían incluirse dentro de los nacionales la línea de Vitoria a los Mártires. Hacían hincapié en que aquellos ferrocarriles catalogados de carácter nacional debían de construirse en vía ancha, puesto que de este modo, se facilitaban las relaciones de Vitoria con Burgos, Santander y su puerto, Palencia, León, Asturias y Galicia, al mismo tiempo que se acortaría la distancia ferroviaria entre la capital alavesa y Madrid.

En cuanto al *Ferrocarril Vitoria-Estella*, que estaba catalogado por el Plan de interés nacional, los partícipes del informe sostenían que debía construirse en vía ancha, puesto que de este modo se daría una rápida comunicación de Bilbao con Álava y Navarra. La sociedad *Ferrovías Alavesas* estaba interesada en su subasta según la legislación con la que se inició, la de 1912, y las entidades alavesas ofrecían ayuda al Estado

45. *La Voz de Guipúzcoa*, "De interés para pasajes y la provincia. El Ferrocarril Pamplona-Logroño" (29 de junio de 1926). *La Voz de Navarra*, "El Ferrocarril Estella-Logroño" (30 de junio de 1926). *El Pueblo Vasco* (Bilbao), "El Ferrocarril de Pamplona-Logroño, al paso de una campaña" (2 de julio de 1926). *La Voz de Navarra*, "Artículo interesante de un periódico bilbaíno" (11 de julio de 1926). *Heraldo de La Rioja*, "Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño, artículo interesante de un periódico bilbaíno" (11 de julio de 1926). *El País Vasco*, "Intereses guipuzcoanos, el Ferrocarril Pamplona-Logroño y el Puerto de Pasajes" (5 de septiembre de 1926).

46. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Aportación de datos para la construcción en vía normal del Ferrocarril de Logroño a Pamplona, Documento nº 8, Escrito que la provincia de Álava formuló en la información pública abierta con motivo de los planes del Consejo Superior Ferroviario.*

para su construcción. Reconocían que esta línea en vía ancha sería el tronco principal del gran tráfico desde Bilbao al sureste, que era el hinterland natural de su puerto.

Por otra parte, las entidades alavesas consideraban que la construcción del *Ferrocarril Ontaneda-Calatayud* interesaba a la industria vitoriana, puesto que facilitaría la circulación del tráfico desde Álava con la línea general que empalmaba en Burgos y con las líneas proyectadas de Miranda-Abejar y Haro-Abejar. Por esta razón, en la asamblea que tuvo lugar el 9 de mayo de 1925 se acordó adherirse a las opiniones de la Cámara de Comercio de Bilbao, Comisión de iniciativas Ferroviarias de Burgos, Cámara de Comercio de España en Bayona y *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* a favor de este ferrocarril.

Los comentarios de la Cámara de Comercio de Bilbao con respecto al informe anteriormente citado se enfocaban en torno a la idea mantenida por las instituciones alavesas de premiar las construcciones en vía ancha. De este modo, se mantenía la construcción del *Ferrocarril de Vitoria-Izarra* en vía ancha, cuestión que era *la más seria preocupación de la provincia por ser el ferrocarril que mayores beneficios había de reportar*. Al mismo tiempo, reconocían que la línea Estella-Vitoria era el tronco principal conductor del gran tráfico de la provincia y propugnaban la reforma de la línea de Vitoria-Los Mártires. Esta última línea era la continuación de la línea Vitoria-Estella y contaba con un trazado difícil que, de construirse en vía estrecha, estrangularía el tráfico procedente de Estella, tráfico que se vería abocado a trasbordar en Vitoria a la vía ancha.

Por lo tanto, la Cámara de Comercio de Bilbao resaltaba la idea de los alaveses sobre la conveniencia de transformar el ancho de vía de la línea Vitoria-Estella como continuación de acortamiento Vitoria-Izarra. De este modo, se relegaba la bajada de Salinas al tráfico local, puesto que al ser el *Ferrocarril de Vitoria-Estella* de vía normal no habría estrangulación del tráfico y, que de añadirse la línea Vitoria-Izarra, se conseguiría un importante acortamiento de las distancias ferroviarias con Bilbao. A pesar de estas consideraciones favorables a favor de la vía ancha, la Cámara de Comercio bilbaína encontraba contradictorios los postulados de las entidades alavesas, puesto que mientras mantenía la necesidad de la vía ancha para las comunicaciones con Bilbao, contribuían en la práctica a que el trayecto Vitoria-Estella se estuviese construyendo en aquellos momento en vía estrecha.

A pesar de la disposición que se podría pensar favorable de Álava hacia la utilización de la vía ancha, la Cámara de Comercio de esta provincia solicitó en julio de 1926 a su Diputación que apoyase las gestiones de Navarra. La contestación de esta entidad fue de lo más escueta, pero también de lo más clara: *la Diputación de Álava irá de acuerdo con la de Navarra*⁴⁷. En estos momento Álava se sentía desasistida de la política de mejoras de Norte, compañía que iba realizar un elevado desembolso en mejorar sus infraestructuras, con excepción de las que contaba en esta provincia⁴⁸. Esta postura de Norte se enfrentaba a los intereses alaveses, centrados en la doble vía electrificada entre Miranda y Bilbao, además del acortamiento Izarra-Bilbao⁴⁹.

47. *La Voz de Navarra*, "Pidiendo se apoyen las gestiones de Navarra" (3 de julio de 1926).

48. *La Libertad*, "Dice El Sol" (17 de septiembre de 1926).

49. *La Libertad*, "Una aclaración de Ferrocarriles" (28 de septiembre de 1926).

En este contexto, tuvo lugar una reunión de las fuerzas vivas de Vitoria en la que se acordó solicitar a la Diputación de Navarra que definiese su actitud con respecto al *Ferrocarril Logroño-Pamplona* para que Álava expresase la suya. Es más, se apuntaba que obtenida la conformidad de Navarra, Álava no sería la nota discordante en todo este asunto⁵⁰. Casualidad o no, en octubre de 1926 con motivo de la visita de Primo de Rivera, todas las entidades vitorianas firmaron un documento pidiendo que comenzara a circular el *Ferrocarril Vasco-Navarro* en su sección Vitoria-Estella. Las obras se encontraban muy adelantadas y llegaban a Santa Cruz de Campezo. Había malestar general por la tardanza de los trabajos que iban a una media de 7 kilómetros por año⁵¹. Sin duda alguna, de ponerse en explotación esta línea en vía estrecha, era un aliciente más para la construcción del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en este ancho viario.

De nada sirvieron estas súplicas porque, en octubre del año siguiente, se realizó de nuevo otra campaña a favor de la terminación de la línea Vitoria-Estella y también de su electrificación. Al nerviosismo por la dilación de la apertura de esta línea, se añadía un ambiente general de polémica en torno a los distintos proyectos ferroviarios que afectaban directa o indirectamente a Álava. Ante esta situación, el Gobernador Civil de esta provincia no dudó en rogar que los alaveses se abstuviesen de pronunciarse a favor o en contra de proyecto alguno de ferrocarril, puesto que era necesario el análisis de las entidades y organismos de cada caso para posicionarse. Para el Gobernador, de ningún modo se pretendía limitar legítimas propagandas o silenciar ocultos intereses, al mismo tiempo que pedía prudencia y calma. Para evitar tentaciones, dictaminó que no autorizaría ni escrito ni propaganda alguna sobre ferrocarriles hasta que las distintas instituciones alavesas se pronunciasen⁵².

Por lo que se refiere a las reacciones en Logroño ante la construcción del *Ferrocarril Logroño-Estella* distaron mucho de ser ostentosas. En diciembre de 1924 se reunió en el Ayuntamiento de esta capital su Comisión Permanente que llegó al acuerdo de la rápida realización de este ferrocarril sin indicar en que ancho viario. A esta solicitud se unieron los pueblos afectados por la línea⁵³. En cuanto a las gestiones de los bilbaínos en Madrid, el 30 de junio de 1926, se preguntaban los redactores de *El Heraldo de La Rioja*, acerca de la opinión de las entidades de Logroño sobre este punto y cual era la actitud que se debía de tomar. Según este periódico, tanto Vizcaya como Navarra

50. *El Heraldo de La Rioja*, "El ancho de vía del Ferrocarril de Pamplona-Logroño" (29 de septiembre de 1926). *Diario de Navarra*, "El Ferrocarril de Pamplona-Estella-Logroño y la opinión de Álava" (30 septiembre de 1926).

51. *La Libertad*, "De Ferrocarriles" (21 de octubre de 1926); "¿Puede abrirse a la explotación el Ferrocarril Vitoria-Estella?" (22 octubre de 1926); "Ante la visita de Primo de Rivera a Vitoria el tendido de la línea debe estar terminado para esa fecha" (4 de diciembre de 1926); "Puntualicemos extremos" (7 de diciembre de 1926).

52. *La Voz de Guipúzcoa*, sin título, artículo de opinión (6 de octubre de 1927). *La Libertad*, "Las fuerzas vivas vitorianas piden al Ministro lo mismo que los ayuntamientos guipuzcoanos del valle del Deva" (6 de octubre de 1927). *El Heraldo Alavés*, "Escrito del Gobernador de Álava" (8 de octubre de 1927).

53. *Diario de Navarra*, "El Ferrocarril Pamplona-Logroño" (3 de diciembre de 1926).

debían entenderse, si bien, esta última *no debía consentir que se desbaratase su sueño en los momentos que su consecución era un hecho*⁵⁴.

La prensa riojana jugó un papel importante dentro de la campaña a favor de la construcción del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía ancha. Efectivamente, el diario *La Rioja* llevaba desde hacía más de 30 años defendiendo la utilización en esta línea del ancho viario normal, puesto que consideraba que además de favorecer los intereses de Navarra en su expansión por el norte y por el sur, la utilización de este tipo de vía no suponía ni retraso ni perjuicio para esta comunidad, tan solo el tiempo que tardara en reunirse el Consejo Superior Ferroviario⁵⁵.

Sin duda alguna, donde mayor polémica suscitaron las gestiones de los comisionados de la Cámara de Comercio de Bilbao en Madrid fue en Navarra. La prensa de esta provincia se hizo amplio eco de las actividades de los bilbaínos en torno a la modificación del ancho de vía del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*, que se dio por llamar *la sorpresa de Bilbao*. Claro está, esta prensa reflejó la polémica que en torno a las diferentes posturas surgió sobre el tema en el mismo seno de la comunidad navarra⁵⁶.

Una de estas posturas era la defendida por la revista *La Acción Social Navarra*, partidaria de los postulados de la Diputación de Navarra y de la Junta Gestora de Ferrocarriles, es decir, a favor de la vía estrecha. Se hizo famosa la frase del artículo de esta revista sobre la actitud de la Cámara de Comercio de Bilbao y lo que consideraban una interferencia en los intereses navarros, puesto que como consecuencia de esta ingerencia no se dudó a afirmar que el *Ferrocarril Logroño-Pamplona no se construirá ni en vía ancha ni en vía estrecha*. La otra corriente de opinión reflejada en la prensa navarra era la mantenida por Juan de Oloron, pseudónimo de un distinguido periodista pamplonés y cuyo nombre desconocemos, partidario de las tesis anchistas y contrario, por lo tanto, a las directrices de la Junta y de la Diputación⁵⁷.

La prensa navarra es un buen baremo para medir las reacciones de las diferentes instituciones de la provincia en torno al problema que surgió a raíz de la iniciativa bilbaína. A esto, hay que añadir la labor de acicate y concienciación que este medio realizó, no solo de la opinión pública en general, sino también de las mismas instituciones navarras. Desde los primeros intentos de la Cámara de Comercio de Bilbao a favor del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona* en vía ancha, los rotativos pamploneses se hicieron eco de la reacción de las distintas entidades en contra de las pretensiones bil-

54. *El Heraldo de La Rioja*, "El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño" (30 de junio de 1926).

55. *La Voz de Navarra*, "El Ferrocarril Pamplona-Logroño, lo que opinan nuestra Cámara de Comercio y un diario de Logroño" (1 de julio de 1926).

56. *La Voz de Navarra*, "El Ferrocarril Pamplona-Logroño, lo que opinan nuestra Cámara de Comercio y un diario de Logroño" (1 de julio de 1926).

57. *La Voz de Navarra*, "El Ferrocarril Pamplona-Logroño ¿Vía estrecha o vía ancha? ¿Rapidez o demora? Opiniones contradictorias" (29 de junio de 1926). *La Voz de Guipúzcoa*, "La Voz en Navarra, hablemos sin eufemismos del Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño" (27 de junio de 1926). *El Pensamiento Navarro*, "Intereses de Navarra" (27 de julio de 1926). *El Heraldo de La Rioja*, "El Ferrocarril Pamplona-Logroño" (29 de junio de 1926). *Diario de Navarra*, "El Ferrocarril de Pamplona-Estella-Logroño" (29 de junio de 1926). *La Voz de Guipúzcoa*, "Sobre las cosas que se ven con disgusto" (1 de julio de 1926).

baínas. En noviembre de 1924 la Diputación de Navarra elevó un escrito al Ministerio de Fomento solicitando que se desestimase los empeños de Bilbao con respecto a la línea de Logroño-Pamplona.

En la prensa se recogía, además, la solicitud de la Diputación alavesa que se unía a las quejas navarras, dirigida al Directorio protestando por la petición de la Cámara de Comercio bilbaína que consideraban como una *pretensión extemporánea y altamente lesiva para los intereses de Álava*⁵⁸. En todo momento, los diarios pamploneses hicieron un seguimiento de las gestiones bilbaínas en Madrid, y no dudaban en reproducir los informes que las entidades de Bilbao presentaban al Ministerio, tal y como ocurrió con el escrito que los comisionados de esta villa presentaron al Sr. Ministro el junio de 1926⁵⁹. Este seguimiento también se centró en las noticias que aparecían en la prensa bilbaína sobre este tema. De este modo, en el *Diario de Navarra* del 24 de junio de 1926 se reseñaba el escrito que diversas entidades vizcaínas habían sacado en la prensa de Bilbao oponiéndose a la solicitud de Navarra. Para este periódico las instituciones navarras debían contestar a esta provocación en lo que consideraban *una cuestión demasiado important*⁶⁰.

Ante el cariz que estaba tomando el asunto, no faltó periódico navarro que instara a que se hiciera algo de una vez, ya fuese en vía ancha, estrecha o internacional, *lo que fuese en interés de Navarra*. Esto es lo que mantenía *La Voz de Navarra* el 26 de junio del mismo año, e incluso llegaba a aventurar que tenían la impresión de que de llegarse a un acuerdo entre la Diputación de Navarra y la Cámara de Comercio de Bilbao, el proyecto prosperaría y no dudaba en afirmar que las gestiones de los bilbaínos en Madrid se estaban realizando con gran cuidado de no lesionar los intereses de Navarra⁶¹. Frente a esta postura en cierto modo *proclive* a las actitudes de Bilbao, el *Diario de Navarra* del 26 de junio de 1926 manifestaba su temor de que con estas maniobras, *se escapase por otros 30 ó 40 años el ferrocarril*. Mantenía este periódico que Vizcaya siempre se había opuesto a que el expediente resucitase y rogaban a la Diputación, Cámara de Comercio y Junta de Ferrocarriles de Navarra que les *aclarasen esas dudas*⁶².

Mientras tanto, los distintos organismos e instituciones navarras iban definiendo sus posturas frente a este asunto. Por una parte, la Cámara de Comercio de Navarra acordó elevar una instancia a su Diputación para que antes de tomar cualquier resolución realizase un *estudio concienzudo* sobre el tema⁶³. Al mismo tiempo, la Junta Gestora de los Ferrocarriles, en una reunión que tuvo lugar el 26 de junio de 1926, acordó aconsejar a la Diputación de Navarra que el *Ferrocarril Logroño-Pamplona* se construyese en vía estrecha, a la par que le hacía saber que *veía con disgusto* las gestiones de la

58. *Diario de Navarra*, “Los Ferrocarriles de Vitoria-Estella y Pamplona a Logroño” (19 de noviembre de 1924).

59. *La Tradición Navarra*, “De interés para Navarra” (24 de junio de 1926).

60. *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Logroño” (24 de junio de 1926).

61. *La Voz de Navarra*, “El Ferrocarril de Pamplona a Logroño” (20 de junio de 1926); “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (25 de junio de 1926).

62. *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (26 de junio de 1926).

63. *Diario de Navarra*, “Sobre un Ferrocarril” (26 de junio de 1926).

Cámara de Comercio de Bilbao⁶⁴. Para la Junta, Pasajes era el puerto natural de Navarra y la utilización de la vía ancha para la línea de Logroño-Pamplona tendría fatales consecuencias para Pamplona que, al dejar de ser cabecera de los tráficos ferroviarios, perdería su capitalidad.

Pero sin duda alguna, el periódico que más cargaba las tintas era *La Tradición Navarra*, que a favor de la decisión de la Junta, esperaba que la Diputación la secundara. De este modo, sostenía este diario, *se hará ver que con los navarros no se juega*, y que si Bilbao estaba interesado en este proyecto era porque había perdido la partida del *Ferrocarril de Soria a Castejón* y porque le dolía cómo Pasajes se llevaba el gato al agua de los tráficos de Logroño y Navarra. Exhortaba este periódico diciendo *¡No hay que dormirse, cuando “nuestro hermanos” están tan despiertos!* A su vez, *El Liberal* de Bilbao se hizo cargo de estas acusaciones y mantenía que en modo alguno era cuestión de que los navarros se domaran a los intereses de Bilbao⁶⁵.

Las reacciones en la prensa navarra, tanto a favor como en contra de la decisión de la Junta no se hicieron esperar. *La Voz de Navarra*, favorable a la *solución anchista*, sostenía que la nota de la Junta no fue más que una afirmación y que lo que hacía falta eran explicaciones. Como contrapartida, señalaba que la Cámara de Comercio de Navarra representaba algunos de los más importantes intereses vinculados con la vía ancha. Este periódico sostenía que, sin abandonar el expediente que se estaba tramitando en vía estrecha, se estudiase la solución de la vía ancha si había posibilidad de hacerla⁶⁶. En su número del 4 de julio de 1926, este mismo rotativo declaraba abiertamente que estaban a favor de la vía ancha y que las afirmaciones de los partidarios de la vía estrecha acerca de que el ferrocarril en dicho ancho viario *era ya una cosa hecha* y de que *nuestros intereses y derechos los aquilatan todos menos los navarros*, eran afirmaciones gratuitas que no mostraban otra cosa que el recelo ante las gestiones de los bilbaínos en Madrid.

En el otro lado de la balanza se situaba el rotativo *El Pensamiento Navarro*, para quien era preferible la construcción en vía estrecha, aún así, apuntaba que en Navarra se debía de tomar una solución *en conjunto* dentro del Plan General de las Vías férreas de Navarra, teniendo siempre en cuenta que Pamplona era la capital efectiva de la provincia⁶⁷.

Este plan ferroviario al que se hacía referencia, fue diseñado por la Diputación de Navarra y se basaba en la utilización del ancho europeo para la línea Pamplona-Aldui-

64. *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (27 de junio de 1926). *El Pensamiento Navarro*, “Intereses de Navarra” (27 de junio de 1926). *La Tradición Navarra*, “Junta de Ferrocarriles” (27 de junio de 1926). *La Voz de Navarra*, “Ferrocarril Pamplona-Logroño. Nota oficiosa de la Junta de Ferrocarriles” (27 de junio de 1926).

65. *El Liberal*, “El Ferrocarril Pamplona-Logroño” (29 de junio de 1926). La Cámara de Comercio de Bilbao contó con el apoyo de Indalecio Prieto para la inserción en *El Liberal*, periódico que él dirigía, de aquellos artículos sobre la política ferroviaria que esta Cámara patrocinaba, con total apoyo por parte del rotativo en su edición bilbaína.

66. *La Voz de Navarra*, “Más sobre el Ferrocarril Pamplona-Logroño” (3 de julio de 1926); “Mi cuarto de Espadas. El Ferrocarril Logroño-Pamplona” (4 de julio de 1926).

67. *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (4 de julio de 1926).

des, el ancho estrecho para la de Pamplona-Logroño, y el ancho normal para la de Soria-Castejón⁶⁸. Esta Diputación consideraba al *Ferrocarril Logroño-Pamplona* como el *ferrocarril central navarro*, continuación del Plazaola hasta la Ribera del Ebro. Mientras que Pamplona era partidaria a la utilización de la vía estrecha en este ferrocarril, las zonas de Estella y Tudela optaban por la vía ancha. Fue en estos momentos cuando el filonacionalista Centro Navarro de Estella invitó al Ayuntamiento de esta localidad a que saliese de su silencio con respecto al *Ferrocarril Logroño-Pamplona* y convocase una asamblea acerca del tema, puesto que consideraban que Estella era el centro de dicha línea⁶⁹.

El Centro Navarro sostenía que no se pronunciaba ni a favor ni en contra de las dos opciones de ancho, aún así, sí que era partidario de la vía ancha si había garantías para su construcción. Además, instaba a la Diputación a que actuase en armonía con el pueblo navarro, teniendo en cuenta la realidad más conveniente para el país según el principio *salus populi prima lex*. Otra partidaria de la solución anchista era la Cámara de Comercio de Navarra, que en un escrito a su Diputación, como representante que era de los usuarios de la futura línea, es decir, comerciantes e industriales de Navarra, hacía ver sus posturas⁷⁰. Sostenía esta cámara que fue una equivocación utilizar la vía estrecha en Navarra y argumentaba la dificultad de la salida por vía estrecha a Pasajes. La Cámara navarra solicitaba a la Diputación que sin retirar el expediente que se estaba tramitando se estudiase la solución de la vía ancha. Consideraba, que de ser factible esta solución, se había de ir indiscutiblemente a por ella.

Ante el avance de los partidarios de la vía ancha, La Junta Gestora de Ferrocarriles de Navarra se reunió para debatir el tema con comisionados de Vizcaya y de Logroño, además de con el alcalde de Estella. La Junta no consiguió en ese encuentro hacer ver a los vizcaínos *lo improcedente de su proposición de carácter esencialmente exclusivista y de todo punto inaceptable*, y se levantó la reunión sin llegar a un acuerdo. A raíz de este encuentro, la Junta hizo pública una nota oficiosa en la que mantenía su opinión de que urgía activar el proyecto del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía estrecha y argumentaba su afirmación en que este tipo de ancho viario ofrecía mayores facilidades para su construcción⁷¹. Aún así, se observaba cierto atisbo de acercamiento a los partidarios de la vía ancha puesto que al mismo tiempo que se debía de conseguir la subasta de la lí-

68. *El Pueblo Vasco*, "Cosas de Navarra. Ferrocarriles. Un asunto de gran interés" (3 de julio de 1926). *Diario de Navarra*, "El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño" (3 de julio de 1926).

69. *La Gaceta del Norte*, "Sobre el Ferrocarril Pamplona-Logroño: Estella quiere dejar oír su opinión por ser centro de la proyectada línea y el Centro Navarro invita al Ayuntamiento a que convoque una asamblea con tal fin" (26 de julio de 1926). *El Pensamiento Navarro*, "Intereses navarros. De Ferrocarriles" (6 de julio de 1926). *La Voz de Navarra*, "El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño. Sigue diciendo el Centro Navarro de Estella" (7 de julio de 1926); "La opinión del Centro Navarro de Estella. El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño" (8 de julio de 1926).

70. *La Voz de Navarra*, "El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño, Escrito de la Cámara de Comercio de Navarra" (11 de julio de 1926).

71. *El Heraldo Alavés*, "El Ferrocarril Logroño-Pamplona" (6 de octubre de 1926). *El Heraldo de La Rioja*, "El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño" (7 de octubre de 1926).

nea en vía estrecha y solicitar a los bilbaínos que no dificultasen este proyecto, mantenía que de conseguir que se publicara la subasta en vía estrecha, la Junta estaba dispuesta a estudiar la solución del ancho normal sin que esto suspendiera las gestiones que se estaban realizando.

Coincidiendo con la presencia de los comisionados bilbaínos y riojanos y, también, del alcalde de Estella en Pamplona, y visto el último informe de la Junta, la Diputación de Navarra decidió nombrar una comisión formada por los diputados Leandro Nagore y José M^a Modet para que marcharan a Madrid para informarse acerca de la situación del expediente incoado por la Diputación sobre el *Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona* y cotejar las distintas posibilidades para su más rápida y favorable construcción⁷². En Madrid los diputados navarros visitaron los distintos organismos oficiales y coincidieron en la esta villa con representantes de la Cámara de Comercio de Navarra y de su homónima bilbaína⁷³. Los comisionados, antes de volver a Pamplona telegrafiaron a la Diputación solicitando una reunión urgente en la que recabar un acuerdo que fuese el punto de partida de nuevas gestiones. Para *El Pensamiento Navarro* de esta actitud se desprendía que se iba a proponer un cambio de criterio en torno al ancho viario de la línea Logroño-Pamplona.

Los diputados regresaron de Madrid y dieron cuenta a la Diputación de sus gestiones con el Ministerio y con los representantes de la Cámara de Comercio de Bilbao⁷⁴. Por una parte, el Gobierno no otorgaba garantía de interés alguna para la construcción del ferrocarril ni en vía ancha ni en vía estrecha. Sin embargo, los representantes de Bilbao aseguraban una serie de auxilios y subvenciones para su construcción en vía ancha. Ante esta situación, la Diputación optó por aceptar la proposición de los vizcaínos, e hizo pública una nota oficiosa en la que se reconocía que ante los inconvenientes que existían para realizar el proyecto de vía estrecha, sus comisionados deberían trasladarse inmediatamente a Madrid para gestionar la ejecución del proyecto con vía normal y estimular las cooperaciones y aportaciones al mismo. A partir de ahora, navarros y bilbaínos marcharían unidos en las gestiones para la construcción del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía ancha.

72. *El Heraldo de La Rioja*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (13 de octubre de 1926).

73. *La Voz de Navarra*, “El Ferrocarril de Pamplona a Logroño, Gestiones de los comisionados navarros en la corte” (21 de octubre de 1926); “Las gestiones de los diputados forales navarros” (22 de octubre de 1926). *La Tradición Navarra*, “El Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño” (22 de octubre de 1926). *El Pensamiento Navarro*, “Esta mañana regresan de Madrid los señores Modet y Nagore y la corporación se reunirá a las once” (22 de octubre de 1926).

74. *El Pensamiento Navarro*, “La Comisión que vino por la Mañana de Madrid regresó por la noche a la corte” (23 de octubre de 1926). *La Voz de Navarra*, “La Diputación se decide por las vía de ancho normal para el Ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño. Los Comisionados vuelven a Madrid para iniciar las gestiones” (23 de octubre de 1926). *Diario de Navarra*, “El Ferrocarril de Pamplona a Logroño por Estella” (23 de octubre de 1926).

5. La unión de los intereses navarros y bilbaínos a favor del Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona en vía ancha

Para ratificar los intereses comunes de las provincias de Vizcaya, Navarra, Logroño y Álava en torno a su política ferroviaria, tuvo lugar el 5 de diciembre de 1926 una reunión en el Palacio de la Diputación de Álava, en la que estaban representados: Diputación, Ayuntamiento y Cámara de Comercio de Logroño; Ayuntamiento de Vitoria; Diputación de Navarra; Ayuntamiento de Pamplona; Cámara de Comercio de Bilbao; Ayuntamiento de Estella; Diputación, Cámara de Comercio y Cámara de la Propiedad de Álava; Banco de España; Banco de Bilbao, Banco Urquijo Vascongado; Banco de Vizcaya; Ayuntamientos de Cigoitia, Santa Cruz de Campezo y Maestu; y, por último, Sindicato Católico Agrícola⁷⁵.

En esta reunión se trató de aquellas construcciones necesarias para tener una red completa de vía normal que sirviese a las provincias de Vizcaya, Navarra, Logroño y Álava. De este modo, se acordó: poner la línea Vitoria-Estella lo más rápido posible en explotación con tracción a vapor; estudiar la transformación de este ferrocarril a vía ancha; gestionar la rápida construcción del ferrocarril Vitoria-Izarra; la inmediata construcción del ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona en vía ancha; y visitar al presidente del Consejo y ministro de Fomento para hacerles entrega de estas conclusiones. Las tesis mantenidas por la Cámara de Comercio de Bilbao se habían abierto camino entre las provincias vasco-navarras y La Rioja, área que esta entidad vizcaína consideraba de influencia directa del puerto de Bilbao.

Las gestiones en torno al *Ferrocarril Logroño-Pamplona* continuaron, pero la esperada concesión se dilataba. En septiembre de 1927 la Cámara de Comercio de Bilbao dio un nuevo impulso a este asunto y tramitó con distintas instituciones las subvenciones que estarían a dispuestas a aportar para la construcción de la línea. Además del Comité de Ferrocarriles de Vizcaya, el Ayuntamiento y la Diputación de Logroño, la Diputación de Navarra y la Diputación de Vizcaya se comprometían a desembolsar un capital distribuido en anualidades a lo que se añadía la oferta de terrenos y de garantía de interés de la Diputación de Navarra⁷⁶. Con estas ofertas, en noviembre de 1927, la Cámara de Comercio envió un escrito al Ministro de Fomento, en el que se recogían las necesidades ferroviarias de Álava, Navarra y Vizcaya; las soluciones que consideraban más pertinentes (vía ancha para las líneas Logroño-Pamplona y Vitoria-Estella, construcción del ramal Vitoria-Izarra); el estudio de otras soluciones posibles; y los

75. "Los ferrocarriles Logroño-Pamplona, Vitoria-Estella y de Izarra-Vitoria", en *Información*, año XIII, 14 de diciembre de 1926, nº 314, Bilbao, pp. 743-743.

76. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Certificaciones sobre la subvención del Ferrocarril Logroño-Pamplona*, 1927. El Ayuntamiento de Logroño se comprometía a 150.000 pesetas en cinco anualidades; el Comité de Ferrocarriles de Vizcaya, 150.000 pesetas en seis anualidades; la Diputación de Logroño, seis anualidades de 25.000 pesetas; el Ayuntamiento de Logroño 150.000 pesetas como pago de expropiaciones y 150.000 pesetas para la construcción; la Diputación de Vizcaya 10 anualidades de 300.000 pesetas; y la Diputación de Navarra, 4 millones de pesetas, más los terrenos necesarios y la garantía de interés de 2 millones de pesetas.

efectos del Real Decreto del 29 de abril de 1927 sobre esta política ferroviaria⁷⁷. En resumen, se solicitaba al ministro que se transformara el ancho de la línea Vitoria-Estella, que no se realizasen mejoras ni en esta línea ni en nuevas líneas de vía estrecha complementarias de ésta, y que se resolviese el expediente Logroño-Pamplona.

Al mismo tiempo que se realizaban estas gestiones con el Gobierno, la Cámara de Comercio de Bilbao continuaba sus negociaciones con la *Compañía del Norte* para recabar el respaldo de esta empresa y su implicación en la construcción y explotación de la línea Logroño-Pamplona. En una nota interna del Comité de Ferrocarriles de Vizcaya enviada a Norte, se le comunicaba a un representante de esta compañía la esperanza que tenía la cámara bilbaína en que el Estado sacase pronto a subasta este ferrocarril, puesto que suponían que la existencia de un presupuesto, de unas subvenciones fijas a la construcción y de una fórmula de explotación facilitarían una tramitación más rápida y favorable del expediente⁷⁸. El Comité de Ferrocarriles proponía a Norte diferentes soluciones para la explotación del ferrocarril: la primera recogía a Norte como concesionaria de la línea; la segunda, consideraba una sociedad a la que la Diputación de Navarra transfiriera sus derechos y esta sociedad, a su vez, arrendase a Norte la explotación; y la tercera, que la sociedad constructora transfiriese directamente a Norte la concesión. Se trataba, en todo caso, de dar la seguridad al Ministro de que la subasta no quedaría desierta.

El 9 de febrero de 1928 se constituyó la Sociedad denominada *Compañía del ferrocarril de Pamplona-Logroño*, con un capital social de cinco millones de pesetas. Tanto los fundadores de esta empresa como los miembros de su consejo de administración eran representantes de aquellas instituciones y corporaciones interesadas en la construcción de esta línea⁷⁹. La Diputación de Navarra subvencionaba la construcción del ferrocarril con cuatro millones de pesetas a fondo perdido, obligándose a esta compañía a ceder a la del Norte la explotación de la línea que se trataba de construir, si el Gobierno lo aprobaba, una vez que dicha línea fuese concedida y construida.

Esta, al menos, fue la versión oficial de la constitución de la *Compañía del Ferrocarril de Pamplona-Logroño*, porque en carta del 13 de febrero enviada por Manuel Chalbaud al alcalde de Logroño, Joaquín Elizalde, se le comunicaba que se había llegado a un acuerdo con consejeros de la Compañía de Norte para que formaran una sociedad filial de Norte que se encargase del *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, siempre que se ayudara con las distintas subvenciones a las que se habían comprometido Navarra, Logroño y Vizcaya. Los consejeros de Norte indicaron a la Cámara de Comercio de Bilbao

77. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Escrito al Ministro de Fomento*, 1927.

78. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Notas para Norte*.

79. "El ferrocarril de Pamplona a Logroño", en *Información*, año XV, 14 de febrero de 1928, n.º 342, Bilbao, pp. 342. Como fundadores de la Compañía firmaron el documento: Eduardo Garre, Enrique Grasset, el vizconde de Escoriaza, Enrique Herreros de Tejada, Leandro Nagore, José María Modet, Jenaro Larrache y Antonio Doria. El Consejo de Administración estaba compuesto por: Enrique Herreros de Tejada, Antonio Doria, Manuel Chalbaud, Vizconde de Moreaga, Leandro Nagore, Lucio de Arreche, Tomás de Gandarias, Venancio Echevarría, Vizconde de Escoriaza, Ramón de la Sota, Luis Olanda, Eduardo Barre, Enrique Grasset y el Conde de Fontao.

que ellos se habían ocupado ya de la composición del Consejo de Administración de esta compañía, y aunque la cámara bilbaína abogaba por la presencia de representantes de Logroño, había ciertas reticencias de Norte a este nombramiento. La Cámara de Comercio de Bilbao se quejaba de que se les había separado de todas las gestiones concernientes a la formación del consejo de la nueva compañía, la preparación de la escritura y la constitución de esta sociedad⁸⁰.

Aprovechando la creación de la Compañía del *Ferrocarril de Pamplona-Logroño*, una comisión formada por representantes de las Diputaciones de Álava, Vizcaya, Navarra y Logroño, y de los ayuntamientos de las capitales de estas provincias, entregó un escrito al Ministro de Fomento el 16 de febrero de 1928. En este informe se abordaba las repercusiones del Real Decreto del 29 de abril de ese año, por el que se modificaba el régimen de subvenciones y auxilios del Estado para la construcción de ferrocarriles. Con la nueva ley se preveían mayores aportaciones del Gobierno, por lo que los representantes de las provincias interesadas en la construcción de la línea Logroño-Pamplona solicitaban al ministro que se aplicase a ésta la nueva legislación. Como garantía, presentaban una sociedad que ya estaba constituida y avalada por la *Compañía del Norte*, el capital necesario suscrito y las subvenciones precisas. De nuevo, se volvía a solicitar la construcción del *Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona*; la transformación de la vía Pamplona-Estella; y la construcción de la línea Vitoria-Izarra⁸¹.

Desde su constitución, la Compañía que se había creado para gestionar la concesión, construcción y explotación del *Ferrocarril de Pamplona-Logroño*, encaminó sus pasos para lograr sus objetivos. En su memoria de 1928, se recogía la constitución de la compañía y la composición del consejo de administración; su domiciliación social en Pamplona, aunque contaba con una sucursal en Madrid; y la adquisición a la Cámara de Comercio de Bilbao del proyecto del ferrocarril. Daba cuenta también de las gestiones que había llevado a cabo para la tramitación del expediente de concesión, de cuya lentitud se hacían eco. Respecto a este punto, en febrero de 1929 en una asamblea de la Cámara de Comercio de Bilbao se anunciaba que la tramitación del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* se encontraba bastante adelantada, aunque hubo que esperar a diciembre de ese año para que en el Consejo de Ministros del día 12 se aprobara su construcción. Por último, por el Real Decreto ley del 7 de febrero de 1930 se ratificaba la concesión del *Ferrocarril Logroño-Pamplona*⁸².

80. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Subvenciones*, 1928; *Escritura de la constitución de la Sociedad Anónima de la Compañía del Ferrocarril Pamplona-Logroño*, 1928; *Compañía del Ferrocarril de Pamplona a Logroño, Estatutos*, 1928.

81. *Diario de Navarra*, “Los comisionados de las provincias interesadas en el Ferrocarril Pamplona-Logroño hacen entrega de un escrito al Ministro de Fomento” (17 de febrero de 1928). *El Pueblo Vasco*, “Las gestiones de Álava, Navarra, Vizcaya y Logroño” (17 de febrero de 1928).

82. “Las comunicaciones ferroviarias interprovinciales”, en *Información*, año XVI, 28 de febrero de 1929, n° 367, Bilbao, pp. 103-106; “El ferrocarril de Pamplona a Logroño”, en *Información*, año XVI, 14 de diciembre de 1929, n° 386, Bilbao, pp. 735; “Concesión del ferrocarril Logroño a Pamplona”, en *Información*, año XVII, 14 de febrero de 1930, n° 390, Bilbao, pp. 84-85. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona. *Compañía del Ferrocarril Logroño-Pamplona*, 1928-1932.

Por fin, se había logrado la tan ansiada concesión del *Ferrocarril Logroño-Pamplona* en vía ancha, sin embargo, las dificultades para su construcción continuaban. En la Memoria de 1931, la Compañía del *Ferrocarril de Pamplona-Logroño* hablaba de los entorpecimientos con que se encontraban para la construcción de esta línea⁸³. Las dificultades que paralizaron la tramitación del expediente en 1930 se vieron agravadas por el Decreto del 3 de julio de 1931 que borraba literalmente la labor ferroviaria de los gobiernos anteriores a la República, por lo que se estaba a la espera de la definitiva orientación del Gobierno en esta materia para abordar el tema.

Ante estas complicaciones, la situación de la compañía comenzó a ser desesperada, y en carta del 24 de septiembre de 1932 a la Cámara de Comercio de Bilbao, se comunicaba a esta corporación que como consecuencia de las características del expediente del *Ferrocarril Logroño-Pamplona*, con respecto a las subvenciones que el Estado estaba sujeto a dar para su construcción, era imposible abordar las obras de esta línea por lo insuficiente de estos auxilios. La compañía aducía que su situación era insostenible y que era necesario un reajuste, por lo que solicitaba a la Cámara de Bilbao una reunión, en la que también estaría presente la Diputación de Navarra, para buscar una solución⁸⁴. No se encontró componenda alguna al tema y con la autorización el 31 de diciembre 1945 del *Ferrocarril Pamplona-Estella-Marcilla*, con un ramal de Cárcar a Calahorra, se propuso que esta línea continuara desde Estella hasta Logroño⁸⁵. Estas gestiones tampoco fructificaron y el *Ferrocarril Logroño-Pamplona* se quedó en un ejemplo de la constancia de las distintas instituciones y corporaciones de impulsar y consolidar las economías de los territorios a los que servían mediante construcciones ferroviarias.

83. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona, *Compañía del Ferrocarril Logroño-Pamplona*, 1928-1932.

84. *Ibidem*.

85. DELGADO IDARRETA, J.M.: "El Ferrocarril Logroño-Pamplona", en *Príncipe de Viana*, anejo 4-1986, año XLVVI, 1986, Pamplona, pp. 591. CCB. Comisión de Ferrocarriles. Ferrocarril de Logroño-Pamplona. *Ferrocarril de Pamplona a Estella y Marcilla*.

Un proyecto de ferrocarril transpirenaico por Navarra en el siglo XIX: el del valle del Roncal¹

Iñaki Suso Espadas

Surgido a partir de la iniciativa de un particular en la década de 1870, el proyecto de ferrocarril de Castejón a la localidad francesa de Mauleón por Sangüesa y el valle del Roncal se convirtió en una seria alternativa al proyecto aragonés por Canfranc, aunque se vio rechazado por la administración española desde casi el primer momento.

1. Los primeros pasos del proyecto de ferrocarril de Castejón a la frontera francesa por el valle del Roncal

El valle de Roncal, situado al nordeste de Navarra, limita al norte con Francia, y por el este con los valles oscenses de Ansó y Fago. Pascual Madoz, en su diccionario geográfico del siglo XIX, describe su orografía de la siguiente forma: “Se halla sit[*uado*] en el terreno más áspero de la prov[*incia*], al pie de los Pirineos, rodeado de altísimos montes”². Sin embargo, su situación en los Pirineos, hizo que fuese señalado como la posible zona de paso de un ferrocarril que uniera España con Francia.

Se puede decir que este proyecto de ferrocarril tiene sus orígenes en 1876, es decir, inmediatamente después de terminar la última guerra carlista. En concreto, el 18 de noviembre, Gregorio Garjón y Barrena, vecino de la villa de Roncal, dirigió una instancia al Ministerio de Fomento, solicitando las autorizaciones necesarias para verificar los estudios de un ferrocarril que, partiendo de un punto entre las localidades de

1. Este trabajo se presentó en forma de comunicación al *III Congreso Internacional de Historia Ferroviaria*, organizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Gijón, 23 al 26 de septiembre de 2003).

2. MADUZ, Pascual, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Navarra*, Valladolid, Ámbito Ediciones, 1986, p. 336.

Castejón y Caparros, y por las riberas de los ríos Aragón y Esca, fuera a terminar en la frontera de Francia por el valle del Roncal³. El Negociado de Ferrocarriles no objetó nada en contra, y propuso que se le diera a Garjón un año de plazo para llevar a cabo estos estudios, pero entendiendo que no se le reconocía ningún derecho a obtener la concesión, y así se le comunicó al interesado⁴. Sin embargo, este expediente terminó en esta gestión y parece que el solicitante no llevó a cabo ningún estudio, aunque lo cierto es que el promotor sí realizó gestiones en favor del mismo.

En efecto, en una nueva exposición que dirigió al Ministerio de Fomento el 5 de julio de 1880, para que éste no retrasara los estudios del ferrocarril roncalés, Garjón menciona que entre 1878 y 1879 se llevaron a cabo gestiones ante las corporaciones regionales situadas a ambos lados del Pirineo navarro, con resultados favorables:

Presentado este proyecto a la aprobación en principio, de la Exma. Diputación de Navarra y del Consejo General de Pau [*Bajos Pirineos*], ambas corporaciones lo aprobaron por unanimidad y acordaron prestarle todo su apoyo moral; la 1ª en sesiones de 7 de noviembre de 1878 y 9 de mayo de 1879, y la 2ª en sesiones de 26 de abril y 24 de agosto también de 1879⁵.

Plantada ya la semilla de lo que quería ser una alternativa al proyecto de ferrocarril de Canfranc y al de Pamplona a Bayona por los Alduides, el del Roncal no contó con apoyos firmes en Navarra, como lo demuestra la lectura de los libros de actas de la Diputación Foral de Navarra.

2. La Diputación de Navarra ante el ferrocarril por el valle del Roncal

El proyecto se comenzó a tener en cuenta en Navarra en mayo de 1879, cuando Gregorio Garjón presentó una instancia ante la corporación de esta provincia, para que prestara al proyecto su apoyo moral y material. La Diputación procedió a dirigir al Consejo General de los Bajos Pirineos franceses una comunicación en la que se pedía su colaboración, interviniendo ante su gobierno a favor de este proyecto⁶. También remitió una instancia al Ministerio de Fomento en la que se promocionaba el proyecto del Roncal, aludiendo a las ventajas que podía tener en comparación al del Norte (Madrid a Hendaya por Irún), como la reducción de unos 200 km. en la distancia entre la capital española y París. Otros beneficios eran los siguientes:

3. Extracto del expediente de estudio de un ferrocarril de Castejón a la línea de Francia por el valle de Roncal, p. 1 (Archivo General de la Administración, en adelante A.G.A., Fondo O.P., caja 22437).

4. Carta de la Dirección General de Obras Públicas al gobernador de Navarra, de 21 de noviembre de 1876 (A.G.A., caja 22437).

5. Exposición de Gregorio Garjón al Ministerio de Fomento, 5 de julio de 1880, p. 1 (A.G.A., caja 22437).

6. Sesión del 8 de mayo de 1879 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 92, fols. 97-99).

La segunda y no menos importante ventaja consiste en que la línea de Castejón al Pirineo no se necesita construir ningún túnel de importancia porque el trazado iría siempre por la ribera de los ríos Aragón y Esca, desde Carcastillo. Las obras serían de muy fácil ejecución según se demuestra dirigiendo de una simple ojeada sobre el mapa de la provincia de Navarra., siendo relativamente pequeño el túnel que habría de construirse para atravesar el Pirineo, pues no excedería de 1500 m. (...)

La tercera ventaja que ofrece el proyecto apoyado por la Diputación de Navarra consiste en que la entrada del túnel de Pirineo que sería el punto más alto de la línea por Roncal estaría a unos 900 m. sobre el nivel del mar mientras que los demás proyectos alcanza una elevación de 1300 a 1600 m⁷.

Finalmente, se rogaba al ministro para que ordenara a la comisión de ingenieros encargada de estudiar los diferentes trazados que debían atravesar los Pirineos, que procediera al estudio del ferrocarril por el valle del Roncal. Al mismo tiempo que se remitía esta exposición, la corporación provincial navarra informó a sus homólogas de Guadalajara, Soria y Logroño acerca de la gestión que acababa de realizar⁸.

La Diputación Foral de Navarra, ocupada en promocionar el proyecto de ferrocarril por los Alduides, no volvió a ocuparse del asunto hasta 1882, cuando nuevamente Garjón le solicitó su apoyo de la siguiente forma:

Primero. Elevar una razonada exposición al Excmo. Sr. Ministro de Fomento pidiendo autorice desde luego la construcción del proyectado ferrocarril de Castejón a Francia por Sangüesa y Roncal.

Segundo. Remitir dicha exposición a los Sres. Diputados y Senadores de esta provincia, recomendándoles eficazmente la presenten al señor ministro, la apoyen y presten todo su apoyo moral al proyecto, en cuantas ocasiones fuere necesario.

Tercero. Remitir copia de la repetida exposición a las Diputaciones de Logroño, Soria y Guadalajara, invitándolas a que hagan lo propio, a fin de entablar una acción común entre todos los representantes de estas provincias que haga más fácil el obtener la ley de concesión; y

Cuarto. Dirigir una circular a todos los Ayuntamientos de esta provincia, excitándoles a que a la mayor brevedad eleven exposición al señor ministro de Fomento en el mismo sentido que V.E. cuyas exposiciones deberían enviar a V.E. para que a su vez los remita a su destino, por conducto de los representantes de los mismos⁹.

7. Sesión del 14 de mayo de 1879 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 92, fols. 99-99 v.).

8. *Ibidem*, p. 100. La Diputación de Guadalajara contestó días más tarde, reconociendo los beneficios que el proyecto podía tener para su provincia, por lo que estaba dispuesta a colaborar en su favor, aunque no se especificaba la forma en que se podía hacer. Sesión del 27 de junio de 1879 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 92, p. 146v). En cuanto a las otras dos provincias, no se han localizado posibles respuestas, ni en el Archivo Administrativo del Gobierno de Navarra, ni en los de Soria o Logroño.

9. Instancia de Gregorio Garjón y Barrena a la Diputación Foral de Navarra, de 20 de octubre de 1882. Sesión de 27 de octubre de 1882 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 100, fols. 55-55v).

Así pues, la Diputación Foral de Navarra decidió enviar la nueva instancia al Ministerio de Fomento, en la que se volvía a proponer la realización de estudios que desembocaran en la realización del proyecto roncalés:

Que constante en su propósito de favorecer en cuanto le sea posible todos aquellos proyectos que tiendan al desarrollo material de la riqueza de la Provincia que administra, y reconociendo como de suma importancia la construcción del ferrocarril de Castejón por Sangüesa y Roncal a la frontera francesa que se intenta ejecutar (...), se digne acoger con benevolencia esta solicitud y en su consecuencia inclinar el ánimo del Gobierno de S.M. a fin de que preste a la indicada vía de Roncal toda la protección necesaria para que las aspiraciones de los pueblos interesados se vean colmadas con la construcción del mencionado camino¹⁰.

Además de recordar la anterior gestión que en el mismo sentido se había realizado, en mayo de 1879, y considerando los muchos beneficios que debía reportar no sólo a Navarra, sino al resto de España, la corporación provincial navarra suplicaba al ministro de Fomento que autorizarse la construcción del ferrocarril de Castejón a la frontera francesa por el Roncal, previas las formalidades que la legislación vigente exigía. Tal y como había pedido Garjón, la Diputación también remitió una copia de la exposición a las corporaciones de Logroño, Soria y Guadalajara, acompañada de una nota en la que se les invitaba a participar en las gestiones¹¹. Por otra parte, también remitió al conde de Heredia Spinola, como decano de los representantes navarros en Cortes, una carta en la que se le informaba del envío de una instancia al ministro de Fomento, y le pedía el concurso de los diputados y senadores a favor del proyecto¹².

Finalmente, asimismo la Diputación escribió una circular a los ayuntamientos que podrían verse más afectados por la construcción del ferrocarril, como los de Isaba, Roncal o Burgui, y las de otros pueblos por donde pasaría la línea (Castejón, Tudela, Caparroso, Cáseda o Sangüesa). En ella se podía leer que la corporación provincial

no ha podido menos que acoger con benevolencia el pensamiento de realizar la construcción del ferro-carril de Castejón a Francia por Sangüesa y Roncal que tanto interesa a esta Provincia; y al efecto haciéndose intérprete y llevando la voz de los pueblos interesados, se ha dirigido al Exmo. Sr. Ministro de Fomento en súplica de que autorice la construcción de la mencionada vía.

Mas esto no obsta para que los Ayuntamientos comprendan la conveniencia de exponer también por su parte al Gobierno de S.M. la importancia de dicha línea, llamándole la atención sobre sus ventajas, y y que en su construcción fundan una de sus legítimas aspiraciones, sin que a ella se oponga la de otros que pueden construirse, siquiera tiendan a poner en comunicación nuestra Provincia con la Nación francesa, y al efecto ha acordado dirigir a V.I. la

10. Instancia de la Diputación Foral de Navarra al Ministerio de Fomento, de 31 de octubre de 1882, pp. 1-2 (A.G.A., caja 22437).

11. Carta de la Diputación Foral de Navarra a las Diputaciones provinciales de Logroño, Soria y Guadalajara, de 31 de octubre de 1882 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 100, fol. 63).

12. Carta de la Diputación Foral de Navarra a los Diputados y Senadores por Navarra, de 2 de noviembre de 1882 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 100, fol. 64).

presente, significándole el gusto con que vería que ese Ayuntamiento, uniendo su voz a la de esta Corporación, eleve al Exmo. Sr. Ministro de Fomento respetuosa instancia en solicitud de que previas las formalidades que la ley exige, autorice la construcción del ferro-carril de Castejón a Francia por Sangüesa y Roncal, remitiéndola a esta Diputación para darle el curso correspondiente¹³.

Sin embargo, no parece que estas gestiones tuvieran consecuencias inmediatas. Al menos, en el Archivo Administrativo del Gobierno de Navarra no se conserva ninguna carta de contestación ni de los representantes navarros en Cortes, ni de los ayuntamientos a los que se dirigió la circular. Sólo en los libros de actas de la Diputación de Navarra se han conservado las respuestas de las de Soria y de Guadalajara. La primera de ellas, el 17 de noviembre, escribía a la corporación provincial navarra lo siguiente, acerca de la instancia elevada al ministro de Fomento:

considerando de suma importancia la ejecución de la línea férrea de que se trata, y deseando que obras de semejante naturaleza se lleven a efecto por los intereses materiales que desarrollan, y que a los de la Provincia pueden dar impulso favorable, la Diputación ha acordado manifestar que acepta con gusto la invitación y pondrá en juego sus influencias a fin de conseguir la concesión apetecida; pero rogando a la Exma. Diputación foral y provincial de Navarra interponga también las suyas para que el trazado se extienda desde Castejón a enlazar con la línea de Madrid a Zaragoza, pasando por esta Capital y villa de Almazán que tanta importancia ha de dar al proyecto¹⁴.

Por su parte, la Diputación de Guadalajara se mostró más breve y concisa en su contestación, que fue remitida ya entrado el mes de diciembre:

esta Diputación ha acordado interesar también de la Superioridad tan importante asunto, complaciéndose en comunicarlo a V.I. por mi conducto para conocimiento de la Corporación de su digna presidencia¹⁵.

Además de estas gestiones, la corporación provincial navarra envió en 1884 una exposición al presidente de la comisión de los ferrocarriles por el Pirineo central. Se trataba de mostrar a los miembros de esta comisión mixta franco-española, que debía elegir el punto por el que se cruzarían los Pirineos, las ventajas que proporcionaría el proyecto roncalés, haciendo especial hincapié en el acortamiento de las distancias, ya mencionado anteriormente, y en las buenas condiciones técnicas del proyecto:

Otra ventaja y no menos recomendable consiste en que la línea de Castejón al Pirineo no se necesitará construir ningún túnel de importancia pues el trazado iría siempre por la ri-

13. Carta de la Diputación Foral de Navarra a diferentes pueblos de Navarra, de 6 de noviembre de 1882 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 100, fol. 71v).

14. Carta de la Diputación provincial de Soria a la de Navarra, de 17 de noviembre de 1882 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 100, fol. 116).

15. Carta de la Diputación provincial de Guadalajara a la de Navarra, de 15 de diciembre de 1882. (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 100, fol. 160v).

bera de los ríos Aragón y Esca, desde Carcastillo. Y como el túnel que habría de construirse para atravesar el Pirineo, sería aproximadamente de unos 1500 m., cuya mitad habría de satisfacerse por la Francia, claro está que las obras resultan de fácil ejecución y relativamente económicas¹⁶.

Es extraña esta actitud de la Diputación Foral de Navarra, que ante la llegada de la mencionada comisión a Pamplona, el 21 de junio de ese año, efectuase una gestión de este tipo, y que no hiciera lo mismo por el proyecto de ferrocarril de los Alduides, que había patrocinado años antes. Tal vez podríamos ver en este hecho un cambio de postura hacia los dos ferrocarriles en los que estaba relacionada la provincia de Navarra, siendo consciente de las ventajas que realmente tenía el del Roncal por encima del alduino.

3. El ferrocarril del Roncal en la administración española

Tras recibir la primera instancia de la corporación provincial navarra de mayo de 1879, el Ministerio de Fomento la remitió a la comisión que estaban estudiando un ferrocarril que atravesara los Pirineos centrales. Aquella, después de examinarla, la devolvió al Ministerio junto con un informe en el que su director, Eusebio Page, señalaba los pros y los contras del proyecto:

1º Que la distancia entre Madrid y París podría acortarse hecha la línea por Soria y el Roncal, en unos 150 kilómetros a lo sumo.

y 2º Lo es además que la divisoria del Pirineo está considerablemente más baja en dicho puerto que en Canfranc y que en los demás pasos del Pirineo estudiados por esta Comisión.

Pero al par que dicha dirección reúne ambas ventajas, no puede atribuírsela la de ofrecer un trazado en mejores condiciones y más barato que los demás, pues no es fácil obtener otro más económico que los del valle del Inca y de Canfranc (...), ni tampoco puede asegurarse que la longitud del túnel sea tan corta como se expresa¹⁷.

Finalmente, ante las razonables dudas que se suscitaban, Eusebio Page proponía hacer un estudio más profundo de la línea, formando un anteproyecto, a fin de poder conocer mejor si esas supuestas ventajas que se ofrecían eran tales o no. Sin embargo, la Dirección General de Obras Públicas dirigió una comunicación al gobernador de Navarra, para que informase a la Diputación del aplazamiento de estos estudios:

Vista la instancia de la Diputación provincial de Navarra pidiendo se estudie por la Comisión de estudios de ferrocarriles por el Pirineo central un trazado desde Castejón a la frontera francesa por el valle del Roncal; considerando que la escasez de personal no permite

16. Exposición al presidente de la comisión internacional de los ferrocarriles por el Pirineo central. Sesión del 14 de junio de 1884 (A.G.N., Actas de la Diputación Foral de Navarra, lib. 105, fol. 38v).

17. Carta del ingeniero jefe de la Comisión de los Ferrocarriles Internacionales al Director General de Obras Públicas, Comercio y Minas, de 31 de mayo de 1879, p. 2-3 (A.G.A., caja 22437).

que puedan emprenderse nuevos estudios sin concluirse los que hay pendientes; considerando que el trazado por el valle del Roncal de halla fuera del programa de estudios de la Comisión; esta Dirección general ha acordado manifieste V.S. a la referida Diputación provincial, que se aplaza por ahora la resolución de su instancia¹⁸.

El proyecto roncalés volvió a aparecer en el Ministerio de Fomento al año siguiente, cuando se recibió una comunicación desde el de Estado, adjuntando una carta del embajador francés en Madrid en la que se manifestaba el interés que el gobierno de la vecina República había mostrado por esa línea¹⁹. En efecto, se hablaba de que se habían realizado algunos estudios en la zona cercana al valle del Roncal, en su vertiente francesa, después de que la Diputación navarra indicara al gobierno francés que esta zona era muy propicia para la construcción de un ferrocarril:

La Diputación Provincial de Navarra recientemente ha llamado la atención del Sr. Ministro de Trabajos Públicos hacia las ventajas que presentaría el paso de los Pirineos por el valle de Mauleón, la colina de Urdaye [*sic*] y el valle del Roncal, se ha invitado a nuestros ingenieros a que procedan a un reconocimiento de los terrenos en dicha nueva dirección. Como este estudio preliminar ha dado resultados favorables, el Sr. Ministro de Trabajos Públicos, cree que sería útil, que de él se ocupasen las conferencias técnicas, que actualmente celebran los ingenieros de los dos países²⁰.

Este interés francés hacia el proyecto por el valle del Roncal era fruto de las gestiones realizadas el año anterior por Gregorio Garjón ante el Consejo General de los Bajos Pirineos, que a su vez las practicó ante su gobierno, como se puede leer en una exposición que Garjón había dirigido al Ministerio de Fomento en julio de 1880:

En igual sentido se dirigió el Consejo General de Pau al Ministerio de Trabajos Públicos de Francia; pero con tan buena fortuna que a los 40 días de hecha la petición tres ingenieros de la Comisión Francesa, estaban ya practicando el reconocimiento del terreno, para informar acerca de la posibilidad de construir el camino²¹.

3.1. *La actitud del Ministerio de Fomento*

El Ministerio de Fomento, por su parte, no había cambiado de parecer con respecto a la decisión que había adoptado en 1879. En este caso, se escudó en la falta de infor-

18. Carta de la Dirección General de Obras Públicas al gobernador de la provincia de Navarra, de 18 de julio de 1879 (A.G.A., caja 22437).

19. Carta de la Dirección de Asuntos Comerciales y Consulares, del Ministerio de Estado, al Ministerio de Fomento, de 18 de junio de 1880 (A.G.A., caja 22437).

20. Carta de la embajada de Francia en España al ministro de Estado, de 11 de junio de 1880, pp. 1-2 (A.G.A., caja 22437).

21. Exposición de Gregorio Garjón al Ministerio de Fomento, 5 de julio de 1880, p. 2 (A.G.A., caja 22437).

mación, como se puede leer en la respuesta que dirigió al de Estado, para que éste a su vez la trasladase al embajador francés:

Este Ministerio tiene pedidos a varios centros oficiales dictámenes sobre los diferentes trazados que podrían seguirse para cruzar el Pirineo y mientras no los reciba, no cree ser ahora momento oportuno para ampliar los cometidos de la comisión mixta nombrada anteriormente sometiéndole el nuevo estudio del trazado por el valle de Mauleón, colina de Urdayte [sic] y valle del Roncal²².

Sin embargo, lo cierto era que en un informe preparado el 16 de julio de 1880 por los ingenieros Eusebio Page y Emilie Decomble, máximos responsables de las comisiones española y francesa que debían tratar sobre las líneas transpirenaicas a construir entre los dos países, ya se había considerado esa opción como línea que cruzara el Pirineo central. En él, se mencionaba que el ferrocarril por el valle de Roncal, propuesto por la Diputación Foral de Navarra y por el Consejo General de los Bajos Pirineos, podría ser muy beneficioso para España y Francia:

Un ferrocarril construido entre los valles de Mauleón y el Roncal por el puerto de Urdayte [sic] (y que se dividiría en dos ramales al llegar al río Aragón, uno de ellos descendiendo este río por Sangüesa y Marcilla hasta Castejón y el otro dirigiéndose, aguas arriba, hasta encontrar la traza del ferrocarril de Jaca a Huesca), podría reemplazar, con economía de un gran número de millones para los dos países, tanto el paso de Pamplona a los Alduides como el de Oloron Santa María a Jaca por el Somport²³.

Sin embargo, los redactores del informe admitían su falta de información, ya que no se había realizado ningún estudio, razón por la cual el ferrocarril del Roncal no podía compararse con los demás trazados en el ámbito técnico, aunque aparecía en el resumen de las distancias desde París a Madrid, Zaragoza y Huesca, plasmadas en el siguiente cuadro:

22. Carta del Ministerio de Fomento al Ministerio de Estado, de 23 de julio de 1880 (A.G.A., caja 34156).

23. *Breve reseña en apoyo de los convenios provisionales redactados por orden superior después de haber celebrado las conferencias técnicas relativas al paso de Somport (entre los valles de Aspe y del río Aragón) y al paso del valle de la Neste al del Cinca, y en apoyo además de los programas de estudios oficiosamente fijados para el paso del valle del Salat a el [sic] del Noguera Pallaresa y para el paso de la frontera en el punto mismo en que el Garona sale del territorio español para entrar en Francia, en Puente del Rey, Tolosa, 16 de julio de 1880, p. 3 (A.G.A., caja 34156).*

Cuadro 1
Distancias desde París, Toulouse y Pau a Madrid, Zaragoza y Huesca (en km)

	<i>París a</i>			<i>Toulouse a</i>			<i>Pau a</i>		
	<i>Madrid</i>	<i>Zaragoza</i>	<i>Huesca</i>	<i>Madrid</i>	<i>Zaragoza</i>	<i>Huesca</i>	<i>Madrid</i>	<i>Zaragoza</i>	<i>Huesca</i>
Tra. 1°	1.452	1.155	1.230	991	694	769	775	478	553
Tra. 2°	1.302	1.072	1.147	841	611	686	625	398	473
Tra. 3°	1.443	1.102	1.027	851	510	435	674	333	258
Tra. 4°	1.376	1.035	1.088	784	443	496	607	266	319
Tra. 5°	1.299	1.076	1.041	746	514	494	547	315	295
Trayecto 1°,	Por el ferrocarril del Norte de España								
Id. 2°,	Por el de Pamplona a los Alduides.								
Id. 3°,	Por los valles de Aspe y del río Aragón hasta Jaca, pasando por Huesca.								
Id. 4°,	Por los valles de Aspe y Aragón hasta Jaca, hacia Zuera y Zaragoza por el Gállego.								
Id. 5°,	Por los valles de Mauleón al Roncal con ramal entre Olorón y el valle de Mauleón.								

Fuente: *Breve reseña en apoyo de los convenios provisionales...*, p. 6.

De la comparación de estos datos, los autores deducían que tanto el proyecto de los Alduides como el del Roncal, reducían la distancia entre Madrid y París en unos 150 km. con respecto al ferrocarril del Norte y al de Canfranc, y en 75 km. a este último en línea directa hacia Zaragoza. En cuanto a las otras dos ciudades francesas, las comparaciones no eran tan favorables a los proyectos navarros, equiparándose en este caso el del valle del Roncal al que se pretendía llevar por Canfranc. Como conclusión, se mencionaba la posibilidad de que fuese el proyecto de Canfranc el elegido para cruzar los Pirineos si no se estudiaba el del valle de Roncal:

Si la línea por los valles de Mauleón y del Roncal no entra en comparación cualquiera que sea la razón para ello (en una palabra, si el primer programa para el estudio de los Pirineos Centrales debe conservarse intacto), hay dos líneas de gran tránsito que ejecutar. Son las siguientes:

De Olorón Santa María a Huesca y Zaragoza por el Somport a Jaca.

Segundo: desde París a Cartagena por los valles del Salat y del Noguera Pallaresa.

Y si por el contrario no existen razones extrañas a las consideraciones técnicas que eliminan la dirección de Mauleón y del Roncal, en fin, si los estudios emprendidos de esta línea vienen a justificar a fines de 1880 o principios de 1881 las apreciaciones de la Junta provincial de Navarra convendrá construir:

1.º El ferrocarril de París a Zaragoza y a Madrid por Mauleón, el valle del Roncal, Sangüesa y Castejón, con ramal por Jaca a Huesca.

2.º El ferrocarril de París a Cartagena por los valles del Salat y del Noguera Pallaresa²⁴.

24. *Ibíd.*, p. 8

Este informe daba al proyecto roncalés grandes posibilidades de ser tomado en cuenta, por lo menos, en los círculos oficiales españoles, que hasta esos momentos ni siquiera se había considerado la opción de estudiarlo convenientemente, en espera de que su principal valedor, Gregorio Garjón y Barrena, presentara el proyecto completo, que se había anunciado para el mes de noviembre de 1880.

3.1.1. *El proyecto técnico del ferrocarril por el valle de Roncal*

Aunque en la exposición presentada por Garjón el 5 de julio de 1880 se afirmaba con rotundidad que el proyecto iba a estar terminado antes de noviembre, lo cierto es que no fue presentado ante el Ministerio de Fomento por el ingeniero José Canalejas y Casas, hasta el mes de diciembre de 1881²⁵. No hemos podido establecer la relación que habría entre el impulsor del proyecto y José Canalejas, pero suponemos que Garjón le encargó la realización del proyecto técnico, dado que el ingeniero Canalejas había demostrado ya su conocimiento en materia de ferrocarriles como director administrador de la compañía del camino de hierro de Ciudad Real a Badajoz²⁶.

El primer volumen del documento se recoge la memoria descriptiva, que constaba de ocho apartados. En las *Consideraciones generales* se cifraba en 143.672,34 m. la longitud que tendría la línea desde Castejón hasta la frontera francesa por el puerto de Urdaitte, con un coste de 28.242.562,09 pesetas. También se podía leer un alegato para favorecer la construcción de vías de comunicación entre Navarra y la vertiente francesa, lo que supondría aumentar las relaciones comerciales entre esos territorios:

A pesar de que en los últimos años van aumentando las carreteras que nos unen con Francia, con ser su establecimiento meritorio y plausible, no es suficiente para satisfacer las necesidades del cambio con la rapidez y en las proporciones que exige la actividad económica de nuestros tiempos²⁷.

A continuación se hacía un repaso a las líneas ferroviarias que en esos momentos existían entre los dos países, es decir, el ferrocarril de Madrid a Hendaya por Valladolid, San Sebastián e Irún en el extremo occidental de los Pirineos, y el de Barcelona a Perpignan por Gerona en el oriental. Según el autor de la memoria, entre las dos vías no se llegaba a satisfacer las necesidades comerciales que tenía la mayor parte de la

25. *Proyecto de ferro-carril [sic] de Castejón a la frontera francesa por Sangüesa, Roncal y el puerto de Urdaitte [sic]*. [20 de diciembre de] 1881. Este proyecto se ha encontrado muy repartido en el A.G.A., en concreto 13 cajas, entre ellas la 10011, con la memoria descriptiva (volumen 1º); la 9843, con el presupuesto (volumen 3º); o la 9242, con el pliego de condiciones facultativas (volumen 7º).

26. Este cargo lo ocupaba en diciembre de 1879, según se recoge en el semanario de Madrid *El Problema*, del 10 de diciembre de 1879, p. 31.

27. *Proyecto de ferrocarril de Castejón a la frontera francesa por Sangüesa, Roncal y el puerto de Urdaitte [sic]*. Primer volumen. Memoria descriptiva, pp. 1-2, [20 de diciembre de] 1881 (A.G.A., caja 10011).

península, en especial de aquellas provincias que se localizaban en la zona sur pirenaica. En efecto, se hacía referencia al hecho de que entre ambos trayectos quedaban cerca de 500 kilómetros de frontera sin comunicación ferroviaria, pero que en un futuro cercano debían ser atravesados al menos por una nueva vía, según se recogía en la ley de 2 de julio de 1870. Por su parte, el proyecto que desde Soria y Castejón se dirigía hacia Francia por el valle del Roncal, presentaba en opinión del ingeniero redactor tales ventajas con respecto al proyecto de Canfranc, que rápidamente comenzó a tenerse en cuenta en los círculos oficiales franceses. Por ejemplo, así aparecía reflejado en un dictamen que el Consejo General de los Bajos Pirineos había tomado en agosto de 1880:

La combinación nueva presentaría grandes ventajas para la ciudad de Pau y la mayor parte del Departamento de los Bajos Pirineos; digamos más, para Francia entera y la mayor parte de España igualmente. La Administración ha juzgado así, puesto que acabamos de recibir la orden de proceder con urgencia a un estudio completo que se hará y creemos que se terminará también en 1880²⁸.

Después de referirse al informe de los ingenieros Decomble y Page, que debían proponer los trayectos más adecuados a las dos naciones, y que se decantaban por el proyecto roncalés, se procedía a comparar el ferrocarril del Roncal con los demás. Aquél presentaba más ventajas, como ser el trayecto más corto entre Madrid y París:

reúne este proyecto a la condición anterior de servir a las provincias españolas que atraviesa, otra más importante y que le da su carácter internacional, la de ser el más corto posible entre Madrid y Francia. Añádase como tercera perfección, que quedará demostrada más adelante, la de ofrecer un trazado que permite economía y velocidad en la tracción y por tanto en el precio del transporte²⁹.

En este sentido, se procedía a considerar la distancia que desde Madrid debía recorrerse hasta la localidad francesa de Dax, considerándose ésta como el punto al cual confluirían, antes de dirigirse hacia la capital francesa, todos los proyectos propuestos a través del tramo central de los Pirineos, es decir, tanto el del Roncal como el de Canfranc e incluso el de los Alduides.

28. *Ibidem*, p. 12.

29. *Ibidem*, p. 15.

Cuadro 2
Comparación del trazado por el valle del Roncal con sus rivales en 1881³⁰

<i>Nombre del proyecto</i>	<i>Distancia entre Madrid y Dax</i>	<i>Kilómetros de más con respecto al proyecto roncalés</i>
Valle de Roncal (Navarra)	553 kms.	—
Ferrocarril del Norte, ya construido (Guipúzcoa)	727 kms	174 kms
Proyecto por los Alduides (Navarra)	574 kms	21 kms
Puerto de Canfranc (Huesca)	704 kms	151 kms
Puerto de Cinca (Lérida)	828 kms	275 kms

Por los datos ofrecidos se puede ver que el proyecto por el valle roncalés acortaba claramente la distancia a recorrer entre Madrid y Dax con respecto a la mayoría de sus competidores, en todos los casos con más de 100 km. Sólo el ferrocarril de los Alduides podría considerarse como un rival serio en este aspecto. Todo esto redundaba en la menor distancia desde la capital española hacia otros puntos de Francia:

Llegando con tan considerable ventaja a Dax, se llega naturalmente con las mismas a Burdeos, Angulema, Poitiers, Tours, París y a todas las líneas internacionales, entre Francia y otros pueblos, cuyo origen es París, porque en Dax concurren todos los proyectos [*transpirenaicos*] que examinaron y por lo tanto el proyecto de Dax a París es común a todos ellos³¹.

El siguiente apartado del primer volumen, titulado *Descripción topográfica y geológica del terreno*, comenzaba con un párrafo que podría resumir el trazado que se pensaba seguir en el ferrocarril por el valle de Roncal:

La naturaleza ha marcado la dirección más corta y conveniente que ha de seguir el ferrocarril [*sic*], que se pretende construir de Castejón a Francia, penetrando por el valle de Roncal: la línea recta que une los dos extremos de la vía se separa muy poco del camino que llevan los ríos Ezca y Aragón y por lo tanto el curso de estos ríos marca la dirección general del trazado³².

La memoria, con 284 páginas, constaba de otros apartados de carácter técnico, como el sistema de vía que se proponía construir, las obras de explanación y de fábrica que deberían llevarse a cabo o los materiales a utilizar en la construcción, pero merece la pena detenerse en el apartado denominado *Tráfico: Consideraciones generales*. En éste se trataba de analizar el uso que de este ferrocarril podían hacer los circuitos comerciales internacionales existentes entre España y Europa, una vez en explotación:

30. *Ibidem*, pp. 17-18.

31. *Ibidem*, p. 18.

32. *Ibidem*.

En efecto, el estudio del tráfico de una línea férrea proyectada, presupone un conocimiento exacto de las comunicaciones terrestres: ordinarias y férreas, y de las marítimas, no sólo del país que aquellas atraviesa sino de los que pueden enlazarse, más o menos directamente, con cualquier punto de ella; exige además el tener datos ciertos acerca de la población, de los productos naturales o artificiales, y del comercio de todas las comarcas, en las que puede obtener tráfico³³.

En el apartado del tráfico de España a Europa por vía terrestre, se contaba con las líneas férreas que cruzaban la frontera. Sin embargo, estas dos vías de comunicación no eran suficientes para satisfacer la demanda del comercio europeo, dado que Francia poseía una mayor cantidad de ferrocarriles que cruzaban otras de sus fronteras. Se aludía asimismo a que, aún construyendo el ferrocarril por Canfranc y el leridano del Noguera Pallaresa, además del de Roncal, serían sólo cinco los pasos a lo largo de los Pirineos, y cada uno serviría a una zona concreta de la península ibérica. Así, por ejemplo, las provincias de la costa mediterránea seguiría enviando sus productos a través de la línea de Barcelona a Perpignan por Portbou, mientras que Aragón optaría por el ferrocarril de Canfranc y la cornisa cantábrica mantendría el tráfico del ferrocarril de Madrid a Irún. Los usuarios de la vía férrea por el valle del Roncal serían aquellos que se dirigían hacia Francia desde Portugal o la mitad sur de España, debiendo pasar por el centro de la península:

Pero los transportes de Portugal y de Andalucía, muy importantes sin duda alguna, los de Extremadura y parte de la Mancha, los de Soria, Segovia y Guadalajara, y sobre todo los de Navarra, la Rioja y parte de Aragón, se dirigirán con preferencia, los unos por Madrid y Castejón a la frontera y los otros por Casetas a Castejón, que recibirá también una parte procedente de la línea de Bilbao³⁴.

A continuación el autor de la memoria tomaba en consideración una serie de datos sobre la rentabilidad económica de los ferrocarriles españoles en su conjunto en los últimos años, pretendiendo mostrar que su explotación era rentable, pues incluso en la época de la última guerra carlista habían conseguido incrementar sus beneficios. Además, se enumeraban los distintos puestos aduaneros que España tenía tanto con Francia como con Portugal y con el Campo de Gibraltar, y los resultados que éstos ofrecían en cuanto al valor de las mercancías que los habían atravesado. La conclusión era que la mayor parte de las entradas y salidas se producían a través de los puestos situados en la frontera francoespañola, y de éstas, la aduana de Irún era la que soportaba el mayor tráfico comercial de todos³⁵, puesto que, a pesar de la apertura al público de la vía férrea de Barcelona a Portbou, incluso había aumentado su volumen de circulación de mercancías y de personas.

Se pretendía así, por parte del autor de la memoria, dar a entender que existían entre España y Francia unas relaciones comerciales lo suficientemente fluidas y consoli-

33. *Ibídem*, p. 77.

34. *Ibídem*, p 83.

35. *Ibídem*, pp. 90-92.

dadas como para necesitar la construcción de una nueva vía férrea que las uniera, y por otra parte se quería demostrar que la nueva línea no supondría una merma del tráfico de los dos ferrocarriles ya existentes, sino que con su instalación se incentivaría más aún ese comercio entre los dos países, al ponerse en contacto nuevas regiones.

En cuanto a los tráficos locales, es decir, los que el nuevo ferrocarril podría satisfacer dentro del territorio español, se apuntaba que saldrían beneficiadas Navarra, Logroño, Soria y Guadalajara, además de otras vecinas a éstas, por la posibilidad de conectar localidades que hasta entonces no estaban relacionadas entre sí por ferrocarril:

La nueva línea mejorará las relaciones comerciales de la provincia de Soria, casi hoy limitadas, por ferrocarril, o las de Madrid, Zaragoza y Guadalajara, extendiéndolos a las de Logroño y Navarra. En apoyo de esto, basta observar que de Torralba a Logroño, por Casetas, que es la vía más corta, hay 361 kilómetros, mientras que por el nuevo proyecto existen 112 km. menos entre dos provincias que, como Logroño y Soria, confinan geográficamente³⁶.

Finalmente, se hacía una división de los gastos de establecimiento, tanto en su construcción como en su explotación y en el mantenimiento de la línea, que ascendía a la cantidad de 34.884.851,98 pesetas, es decir, 242.808,40 pesetas por kilómetro³⁷.

En resumen, José Canalejas, el redactor de la memoria, afirmaba que el nuevo ferrocarril transpirenaico por el valle del Roncal, al acortar sensiblemente las distancias entre Madrid y la mayoría de las ciudades tanto de Francia como del resto de Europa, reduciría los tiempos necesarios para el traslado de personas y de mercancías, y por tanto abarataría los costos de ese transporte. Por estas razones de ahorro económico, sería finalmente preferido a los demás trazados existentes por Portugal y la mayoría de las provincias del sur y del oeste de España sobre todo. Por todo, el ingeniero estaba seguro de que el uso de esta línea, y por tanto sus beneficios, estaban garantizados.

3.1.2. *El expediente en el Ministerio de Fomento*

Al presentar el proyecto ante el Ministerio de Fomento el 30 de diciembre de 1881, se le adjuntó una instancia en la que se pedía su confrontación sobre el terreno con los demás proyectos transpirenaicos. En enero de 1882 el Ministerio lo remitió a la División de ferrocarriles del Norte, dependiente de la Dirección General de Obras Públicas, para que informara acerca de las características técnicas del ferrocarril roncalés³⁸. Ese organismo contestó el 15 de marzo, después de que uno de sus ingenieros hubiera recorrido el trazado propuesto, con un informe en el que se repasaba el proyecto técnico y los razonamientos que se daban, es decir, las mejoras en las relaciones entre Francia y

36. *Ibidem*, pp. 103-104.

37. *Ibidem*, p. 269.

38. Nota de la Dirección General de Obras Públicas, de 11 de enero de 1882 (A.G.A., caja 22437).

España, unas condiciones técnicas favorables y un presupuesto adecuado³⁹. En cuanto a las estaciones, se proyectaban una para cada una de las trece localidades que iban a ser atravesadas, destacando las de Castejón y Sangüesa (de 2ª clase), Carcastillo (3ª clase) y la internacional, aunque sin concretar el lugar en dónde se iba a ubicar; el material móvil para la explotación era considerado escaso por el ingeniero⁴⁰, pero, de todos modos, el autor del informe destacaba que el proyecto roncalés podía ser aprobado:

en general, el proyecto presentado reúne muy buenas condiciones tanto para su construcción como luego para su explotación, por lo cual juzga que puede ser aprobado, pero debiendo hacer al replanteo algunas pequeñas modificaciones que indica el Ingeniero en su informe, con la indispensable de presentar a su aprobación el proyecto de un pequeño ramal de empalme con la estación de Castejón⁴¹.

Con posterioridad, Canalejas presentó al Ministerio de Fomento otra versión⁴², con las correcciones que se habían apuntado, por lo que el expediente continuó su tramitación, pasando a la Junta de Caminos, Canales y Puertos. El 17 de junio de 1882 este organismo señalaba que sus condiciones eran indudablemente mejores que cualquiera de los demás proyectos, como el de Canfranc o el de los Alduides, pues las pendientes o los radios de las curvas eran mucho mayores que las del Roncal⁴³. En general, las correcciones que se hacían al proyecto eran mínimas, tratándose de observaciones por parte del ingeniero que lo había confrontado:

Considera algo escasa la cantidad de material móvil, pero advierte que la misma empresa por su propio interés la aumentará si esta apreciación resulta exacta.

El presupuesto le parece algo reducido, pero indica que en este caso no tiene importancia la magnitud de la cifra a que asciende, desde el momento que no afecta a los intereses del Estado, toda vez que la concesión se solicita sin subvención alguna⁴⁴.

Después de incluir la opinión del ingeniero jefe de la División del Norte, que lo juzgaba preferible a los proyectos de Canfranc y del Noguera Pallaresa, debido a que el trazado en su zona francesa tenía unas condiciones mejores que los otros, la Junta de Caminos, Canales y Puertos establecía la conveniencia de construir este ferrocarril:

La Junta, que ha examinado hasta en sus detalles, todos los documentos del proyecto que se dejan reseñados, debe manifestar que el estudio reúne, bajo el punto de vista técni-

39. Informe sobre el Proyecto de Ferrocarril de Castejón a la frontera francesa, por Sangüesa y el valle del Roncal, redactado por la Div. de Ferrocarriles del Norte, 15 de marzo de 1882, p. 3 (A.G.A., caja 22437).

40. *Ibidem*, pp. 36-37.

41. Informe de la División de ingenieros del Norte, del 23 de marzo de 1882. Extracto del expediente de un ferrocarril desde Castejón a la frontera francesa, p. 7 (A.G.A., caja 22437).

42. Instancia de José Canalejas al Ministerio de Fomento, 15 de abril de 1882 (A.G.A., caja 22437).

43. Informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, de 17 de junio de 1882. Extracto del expediente de un ferrocarril desde Castejón a la frontera francesa, p. 13 (A.G.A., caja 22437).

44. *Ibidem*, pp. 19-20.

co, condiciones en extremo favorables, tratándose de un camino que partiendo del Ebro y desarrollándose en la parte alta de la cuenca de este río, ha de atravesar la cordillera pirenaica. Pendientes que no llegan a 0,018, curvas cuyos radios son superiores a 300 metros, túnel internacional cuya longitud es menor de 4 kilómetros y obras de tierra y de fábrica que no presentan en toda la línea importancia extraordinaria, son las circunstancias esenciales del proyecto que se examina⁴⁵.

Por todo ello, y con la consideración de que el ferrocarril por el valle del Roncal también daría servicio a provincias como Soria, la Junta consideraba bien estudiado el proyecto y que reunía las condiciones técnicas necesarias para poder llevarse a cabo con posibilidades económicas de explotación⁴⁶.

Este informe permitió a José Canalejas presentar una nueva instancia ante el Ministerio de Fomento, solicitando una vez más que se tuviera en cuenta el mencionado proyecto a la hora de decidir sobre el ferrocarril a construir por el Pirineo central, y recordando los términos del informe que en julio de 1880 habían redactado los ingenieros Page y Decoble, recomendando hacerlo por el Roncal, con un ramal hacia Huesca, si los estudios confirmaban las apreciaciones de la Diputación provincial de Navarra y del Consejo general de los Bajos Pirineos⁴⁷.

El autor de la instancia recordaba asimismo que las autoridades francesas consideraban el proyecto roncalés como el más beneficioso para sus intereses desde los puntos de vista tanto económicos como técnicos, y que la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos lo había considerado muy apto para su construcción y explotación. A todo ello se añadía que, además, se solicitaba su construcción sin auxilio del Estado:

El que suscribe, contando con los elementos bancarios que con menester para esta Empresa, se propone, si los Poderes públicos se dignan autorizarle al efecto, construir las dos líneas de Baides a Castejón y de Castejón a la frontera sin requerir del Estado el auxilio de cantidad alguna⁴⁸.

Sin embargo, y a pesar de todos estos argumentos favorables al proyecto por el valle del Roncal, desde el Ministerio de Fomento se dio la callada por respuesta, y no respondió a esta última instancia de José Canalejas, a la espera de los informes que debían evacuar el Ministerio de la Guerra y sus organismos consultivos.

45. *Ibidem*, p. 24.

46. *Ibidem*, p. 26.

47. Instancia de José Canalejas y Casas al Ministerio de Fomento, de 30 de agosto de 1882, pp. 1-2 (A.G.A., caja 22437).

48. *Ibidem*, p. 4.

3.2. *La oposición del Ministerio de la Guerra. Los informes de la Junta Consultiva de Guerra y de la Dirección General de Ingenieros del Ejército*

El Ministerio de la Guerra conoció las intenciones referidas al proyecto por el valle de Roncal y solicitó que sus organismos consultivos informaran al respecto⁴⁹. Así, la Junta Consultiva de Guerra y la Dirección General de Ingenieros del Ejército emitieron varios dictámenes, el primero de los cuales es del 25 de enero de 1881.

La Junta de Guerra daba cuenta de la existencia de un informe de 1880, que no hemos podido encontrar, en el que este organismo, independientemente de la opinión de algunos de sus vocales, para los cuales el proyecto de ferrocarril por Canfranc era el mejor de los tres que entonces se propusieron (junto con el que iba por el valle del Cinca y el de la Noguera Pallaresa), indicaba que no le parecía conveniente abrir ninguna nueva vía de comunicación por la parte central de la cordillera pirenaica:

Esta Junta, inspirándose en elevadas consideraciones que, lejos de ser expresión de preocupaciones profesionales, son el resultado del examen detenido de las exigencias de defensa del País, acordó informar a V.E. en el sentido de la inconveniencia de abrir nuevas brechas en la barrera, por naturaleza infranqueable en su parte central, que constituyen los Pirineos⁵⁰.

En ese momento, la Junta Consultiva de Guerra mantenía la opinión de no construir ninguna línea ferroviaria por los Pirineos, debido a la inferioridad militar con respecto a Francia, y de que “basta y acaso sobra la doble comunicación por los Pirineos orientales y occidentales para proveer a las necesidades del comercio”⁵¹. Así pues, recelosa de lo que pudiese ocurrir en caso de invasión francesa, la Junta se oponía tajantemente a la construcción de cualquier proyecto de ferrocarril mientras no se estudiase un plan de defensa de todas las fronteras españolas, tanto terrestres como marítimas⁵². El Ministerio de la Guerra recibió el informe y procedió a remitirlo al de Fomento, apoyándolo sin ningún tipo de reservas⁵³.

Con posterioridad, habiendo presentado Canalejas su proyecto sobre el ferrocarril roncalés, el Ministerio de la Guerra fue de nuevo requerido para dar su opinión acerca de las consecuencias militares de éste. Así, en febrero de 1882, la Dirección General de Ingenieros rechazó el proyecto por el valle del Roncal, como contrario a la defensa⁵⁴.

49. Real Orden de 29 de diciembre de 1880, del Ministerio de Fomento al de la Guerra, solicitando la opinión de la Junta Superior Consultiva de Guerra (A.G.A., caja 22437).

50. Informe de la Junta Superior Consultiva de Guerra al ministro de la Guerra, de 25 de enero de 1881, p. 3 (A.G.A., caja 22437).

51. *Ibíd.*, p. 4.

52. Informe de la Junta Superior Consultiva de Guerra al ministro de la Guerra, de 25 de enero de 1881, pp. 5-6 (A.G.A., caja 22437).

53. Real Orden de 30 de enero de 1881, remitiendo el dictamen de la Junta Superior Consultiva de Guerra al Ministerio de Fomento, p. 2 (A.G.A., caja 22437).

54. Informe de la Dirección General de Ingenieros del Ejército, de 13 de febrero de 1882, pp. 1-2 (A.G.A., caja 22437).

Además, aunque no era cuestionado en ese sentido, ese órgano mostraba su opinión contraria a cualquier construcción por los Pirineos, fuese cual fuese el trazado elegido:

Muchas son las ocasiones en que esta Dirección se ha ocupado ya de los inconvenientes que a la defensa nacional ofrece la apertura de vías de comunicación a través del Pirineo Central y bastaría reproducir cuanto en sus numerosos informes han dicho siempre, para dejar satisfecho al más exigente de razones; y una prueba evidente que éstas fueron convincentes en lo que al ramo de guerra interesa es que en el corto espacio de siete años (1853 a 1860) se tiene noticia de haberse dictado catorce Reales Órdenes, en contra de la apertura del Pirineo Central⁵⁵.

A todo ello se añadía que de entre todos los proyectos que se proponían, el que debía discurrir por el valle del Roncal era el que peor condiciones de defensa ofrecía:

Pero si malos son todos los caminos al través del Pirineo Central ninguno ofrece a mi parecer, tan graves inconvenientes como el de que se trata; y esto por dos razones principales cuales son: que con él se abre en los Pirineos una brecha donde nunca ha existido y se proporciona al invasor una comunicación directa al corazón del país, independiente de todas las defensas en éste preparadas por la naturaleza y por el arte⁵⁶.

Por todos estos argumentos, el ponente rechazaba totalmente la posibilidad de construir la línea ferroviaria por el Roncal:

Muchas más consideraciones se podrían añadir para justificar este informe pero creo suficiente lo anteriormente expuesto y concluyo manifestando que en mi opinión este ferrocarril es perjudicial bajo todos los conceptos a la defensa de nuestro territorio y por lo tanto no debe consentirlo el Ramo de Guerra en manera alguna, a fin de no comprometer la integridad nacional⁵⁷.

Posteriormente, cuando en abril de 1882 José Canalejas modificó el proyecto original, el Ministerio de Fomento solicitó al de la Guerra otro informe sobre sus implicaciones militares⁵⁸. Una comisión de la Junta Consultiva de Guerra analizó nuevamente el proyecto, evacuando un dictamen en el que se empezaba por recordar que ese organismo ya se había ocupado del ferrocarril, rechazándolo:

La Real Orden de veintinueve de Diciembre de mil ochocientos ochenta impuso ya a la misma el deber de emitir dictamen sobre él y después de discutir ampliamente la cuestión general (...) prescindió la Junta del estudio del ferrocarril del Valle del Roncal⁵⁹.

55. *Ibidem*, pp. 3-4.

56. *Ibidem*, p. 4.

57. *Ibidem*, p. 10.

58. Real Orden de 22 de abril de 1882, del Ministerio de Fomento al de la Guerra (A.G.A., caja 22437).

59. Informe de la ponencia de la Junta Superior Consultiva de Guerra, de 27 de abril de 1882, pp. 1-2 (A.G.A., caja 22437). La ponencia la componían el teniente general Pedro Ruiz Dana, el mariscal de campo Juan Montero Gabuti y el brigadier Gregorio Jiménez García.

Los miembros de la ponencia estuvieron de acuerdo con el informe emitido por la Dirección de Ingenieros del Ejército en el que se consideraba el proyecto por el valle del Roncal como el peor que se podía proponer para cruzar los Pirineos, apoyando el argumento según el cual se abría una brecha que anteriormente no existía, “proporcionando al invasor una comunicación directa con el corazón del país”. Además, se consideraba de difícil defensa, ya que aún “cuando el interés del país reclama la construcción de determinadas vías, será preciso hacerlas, pero lo será igualmente defenderlas”⁶⁰.

Por estas razones, y por otras no militares, como la inexistencia de tráfico comercial desde Sangüesa hasta la frontera francesa, los ponentes proponían una solución diferente a este proyecto, en el caso en que fuese realmente tenida en cuenta, que llevaba el trazado de Sangüesa al río Gállego, ya en Huesca, para enlazar al sur de Jaca con el ferrocarril del Canfranc, puesto que en aquella zona sí que existían las condiciones necesarias para oponerse a una invasión. En definitiva, los redactores del informe debían oponerse al ferrocarril roncalés como estaba proyectado por Canalejas⁶¹. El dictamen fue aprobado por el Ministerio de la Guerra, que el 19 de mayo de 1882 lo remitió al de Fomento:

El citado ferrocarril es perjudicial para la defensa del país, no pudiéndose admitir otra apertura en los Pirineos sin que esté convenientemente defendida no ya por obras de campaña sino por fortificaciones permanentes entre las cuales ha de haber por lo menos una plaza de guerra, y que por lo tanto procederá una negativa absoluta mirada la cuestión bajo el punto de vista militar, pero que si intereses del país de otro orden aconsejasen la creación de esta u otra línea, pudieran conciliarse con el imprescindible de no dejar descubierta nuestra frontera por el medio ya indicado de defensas permanentes y una plaza de guerra, no siendo justo que tales obras, por precisión costosísimas fuesen sufragados por el Erario⁶².

Los organismos consultivos militares, como se puede ver en los anteriores informes, se opusieron totalmente a la apertura de nuevas vías de comunicación entre España y Francia a través de los Pirineos. Sin embargo, queda patente que, en caso de aceptar algún proyecto, sólo cabía hacerlo con el de Canfranc, ya que era el único que contaba con las defensas suficientes como para hacer frente a una hipotética invasión francesa. Por su parte, el del Roncal era rechazado al no contar con elementos defensivos, mientras que sólo en un informe de la Junta Consultiva de Guerra se hablaba de la posibilidad de su construcción, cuando se hubiesen preparado esas defensas. Con tantos elementos en su contra, las opciones de que este proyecto fuese finalmente llevado a cabo eran casi nulas, y así lo debió comprender Canalejas en los últimos meses del año 1882.

60. *Ibíd.*, p. 3.

61. *Ibíd.*, p. 5.

62. Real Orden de 19 de mayo de 1882, trasladando al Ministerio de Fomento el informe de la Junta Superior Consultiva de Guerra, pp. 1-3 (A.G.A., caja 22437).

3.3. *El final de las gestiones*

El autor del proyecto tuvo conocimiento del dictamen favorable de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos durante el verano de 1882, y debió de proceder a buscar los fondos suficientes para construir el ferrocarril, puesto que en agosto de ese año presentó una instancia ante la Dirección General de Obras Públicas para que se le autorizara a comenzar las obras, en las que se incluían las correspondientes al ferrocarril de Baides a Castejón, que ya había sido autorizado años atrás⁶³. Acompañaba la instancia con una fianza del 1% del presupuesto total⁶⁴. Empero, el Ministerio de Fomento contestó negativamente, debido a los informes recibidos del de la Guerra, y a determinados errores que se habían cometido a la hora de efectuar la petición. Por ello, comunicó al solicitante

que no puede darse curso legal correspondiente a su proposición de construir sin subvención el ferrocarril de Baides a Soria y Castejón, hasta que sea formulada aquella con arreglo a lo prevenido en el artículo 17 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878.

2º Que se dé conocimiento al referido D. José Canalejas y Casas, de la Real orden expedida por el Ministerio de la Guerra con fecha 19 de Mayo último, a fin de que con sujeción al criterio en ella expuesto, amplíe y modifique su proposición para construir la línea de Castejón hasta la frontera francesa por Sangüesa y el valle del Roncal, expresando al mismo tiempo si solicita la expropiación forzosa y la ocupación de terrenos de dominio público. (...)

4º Que se declare que el Ministerio de Fomento juzga conveniente para los intereses del País la construcción de la línea de que se trata⁶⁵.

No obstante, y como se estaba produciendo una disparidad de opiniones entre el Ministerio de Fomento, favorable al proyecto del Roncal, y el de la Guerra, claramente en contra, se juzgó oportuno llevar el asunto al Consejo de Ministros, para que diera la última palabra, tal y como se indica en el mismo expediente⁶⁶. Esta es la última gestión que aparece en éste sobre el ferrocarril transpirenaico por el valle del Roncal, por lo que debemos deducir que José Canalejas consideró que las objeciones del ramo militar, en el sentido de incluir obras defensivas para aprobarlo, no las podía asumir, y abandonó los intentos de llevarlo a cabo.

63. Artículo 4º de la ley de 23 de noviembre de 1877, aprobando el plan general de ferrocarriles, publicada en la *Gaceta de Madrid* de 24 de noviembre de 1877, nº 328, pp. 579-582.

64. Instancia de José Canalejas y Casas, de 30 de agosto de 1882. Extracto del expediente de un ferrocarril desde Castejón a la frontera francesa (o sea Valle del Roncal), p. 30 (A.G.A., caja 22437).

65. Informe del Negociado de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, de 30 de octubre de 1882. Extracto del expediente de un ferrocarril desde Castejón a la frontera francesa (o sea Valle del Roncal), pp. 38-39 (A.G.A., caja 22437).

66. *Ibidem*, p. 39.

4. El ferrocarril del Roncal en las Cortes

El proyecto de ley de concesión del ferrocarril por el valle del Roncal fue propuesto en tres ocasiones ante el Congreso de los Diputados. El primero de estos intentos se produjo el 4 de diciembre de 1878, cuando el diputado navarro por el distrito de Aoiz, Javier Los Arcos⁶⁷, fue autorizado por el Congreso para leer una proposición de ley, por la cual se autorizaba a Gregorio Garjón a construir un ferrocarril, sin subvención del Estado, que, partiendo de Castejón y atravesando las localidades navarras de Cadreita, Carcastillo, Cáseda, Sangüesa, Javier, Tiermas y el valle de Roncal, terminase en la frontera francesa por el puerto de Urdaye [*sic*]⁶⁸.

El mencionado proyecto contemplaba la concesión de este ferrocarril por un periodo de noventa y nueve años, con todos los derechos y obligaciones que la ley de 2 de julio de 1870 concedía al ferrocarril por el Pirineo Central. El proyecto técnico definitivo debía entregarse a los ocho meses de hacerse efectiva la concesión, y una vez aprobado, las obras de construcción debían comenzar en seis meses, completándose en un plazo máximo de seis años a partir de la aprobación por parte del Ministerio de Fomento. Sin embargo, llegado el momento de su lectura, este proyecto de ley no fue apoyado por la persona que lo había propuesto, el diputado Los Arcos, por lo que fue desestimado.

Un año más tarde, concretamente el 24 de diciembre de 1879, se leyó una nueva proposición, firmada esta vez por los diputados Víctor Arnau, Arcadio Roda, Javier Eulate, Juan Pérez Sanmillán, Rafael Conde y Duque, Ramón María Aceña y Ramón Campoamor, por la cual se concedía a Gregorio Gastón [*sic*] un ferrocarril que desde Castejón se debía dirigir a la frontera francesa pasando por Sangüesa y el valle de Roncal⁶⁹. Las condiciones de la proposición eran similares a las hechas el año anterior, es decir, se otorgaba sin subvención del Estado por un periodo de 99 años, y se daba un plazo de seis años para terminar las obras, una vez presentado y aprobado el proyecto. Pero de nuevo parece que les fallaron los apoyos a los diputados firmantes, pues en el volumen final de esa legislatura se recoge que también fue desestimada.

El tercer y último intento de conseguir en el Congreso de los Diputados la concesión de este ferrocarril se produjo en la misma legislatura que la anterior, pero poco más de seis meses después. El 4 de junio de 1880 el diputado Miguel Villanueva leyó una proposición de ley por la cual se autorizaba al Gobierno a prolongar el ferrocarril desde la localidad de Baidés a Castejón por Soria, concedido por ley de 12 de enero de 1877, pero que aún no se había construido, para que por las riberas de los ríos Aragón y Esca llegase hasta la frontera francesa⁷⁰. En este proyecto no se mencionaban las

67. Militar y político de Sangüesa, perteneció al partido conservador y fue diputado a Cortes por el distrito de Aoiz entre 1876 y 1895, salvo en el periodo 1881-1883 [*Diccionario biográfico de los parlamentarios de Vasconia (1808-1876)*, Vitoria/Gasteiz, Parlamento Vasco, 1993, pp. 575-576]

68. Diario de las Sesiones de Cortes, en adelante DSC, 4 de diciembre de 1878, n° 141, p. 3886 y apéndice 18°.

69. DSC, 24 de diciembre de 1879, n° 78, p. 1338 y apéndice 3°.

70. DSC, 4 de junio de 1880, n° 181, p. 4391 y apéndice 8°.

condiciones particulares de la concesión, sino que se remitían a las que se habían hecho al conceder la línea ferroviaria desde Baidés a Castejón, pero el resultado fue el mismo que los anteriores intentos, ya que al final de la legislatura se volvía a mencionar el hecho de que el proyecto no había sido apoyado, por lo que se desestimó.

El proyecto de ferrocarril de Castejón a Francia por el valle de Roncal, que no fue apoyado en el Congreso de los Diputados en los tres intentos que hubo de ser concedido, no tuvo el apoyo firme de ninguna institución política, empezando por las corporaciones de las provincias por donde debía discurrir, es decir, Guadalajara, Soria y Navarra. En efecto, aunque la Diputación navarra había realizado algunas gestiones para impulsar el proyecto, nunca se implicó verdaderamente en su promoción, debido a que promocionaba su propio proyecto, el de los Alduides.

En cuanto a las Diputaciones provinciales de Soria y de Guadalajara, la primera llegó a hacer gestiones a favor del ferrocarril alduino, mientras que no se habló en ningún momento de hacer lo mismo con el roncalés. La segunda, viendo el escaso interés que tenía para sus homólogas navarra y soriana, aunque contestó a la petición que desde Navarra se había hecho en mayo de 1879, no se sintió obligada a volver a mencionar el tema.

5. La postura francesa ante el ferrocarril del Roncal

En Francia se conocía el proyecto de ferrocarril roncalés desde agosto de 1878, cuando el Consejo General de los Bajos Pirineos, que había recibido noticias del mismo por Gregorio Garjón, influyó cerca de su gobierno para que éste fuese estudiado:

De los informes suministrados por D. Gregorio Garjón y Barrena, ingeniero español, resulta que podría construirse en condiciones ventajosas, un ferrocarril internacional que pasase por el collado de Urdayté [*sic*], y el Gobierno francés, al cual fue sometido el proyecto, parece participa de la misma creencia, puesto que ha ordenado que se efectúen los estudios.

En su consecuencia, vuestra primera Comisión tiene le honor de contraer la benévola é ilustrada atención del Sr. Ministro de Obras públicas, sobre este asunto⁷¹.

Un año después, dicho Consejo se volvió a ocupar del asunto del proyecto roncalés, al conocerse nuevos datos, y solicitó que se realizasen los estudios necesarios para su construcción:

La Diputación foral y provincial de Navarra, dirige al señor Presidente del Consejo general, nuevos documentos relativos al proyecto del Sr. Garjón, acerca del establecimiento de un ferrocarril internacional que pase por el collado de Urdayté [*sic*].

71. Sesión del Consejo General de los Bajos Pirineos, de 24 de agosto de 1878. *Examen de los beneficios que reportará a España la construcción de un ferrocarril directo de Madrid a la frontera francesa por Baidés, Castejón y Roncal*, Madrid, Imprenta de Gregorio Juste, 1880, p. 38.

Vuestra primera comisión, conforme con sus decisiones anteriores, os propone que se trasmitan esos documentos al señor Ministro de Obras públicas, por conducto del Sr. Prefecto, y que se recomiende nuevamente el principio inmediato de los estudios, que según el informe del señor ingeniero jefe Decoble, deben verificarse en este año⁷².

Esos primeros estudios se llevaron a cabo efectivamente durante los años 1879 y 1880 por parte del mencionado ingeniero Decoble, el mismo que posteriormente encabezó la delegación francesa en las negociaciones para elegir los trazados de ferrocarril transpirenaico más favorables a España y a Francia. El informe, que conocemos a través de su reproducción en una publicación de la época, empezaba con sus antecedentes y su trazado:

Los diputados de la Junta provincial de Navarra han dirigido al Consejo general de los Bajos Pirineos cierta solicitud favorable al establecimiento de un camino de hierro que, pasando por el collado de Urdayté, pudiendo enlazar á la vez con Oloron Sainte Marie, por el valle del Verde, y muy naturalmente con Mauleon, bajaría á España por el valle de Roncal, hasta el de Rio Aragon; se bifurcaría en este punto en dos ramales, uno que bajaría por Sangüesa á Castejón, dirigiéndose de este punto á Madrid, por Soria y Baidés, dando á Pau el camino más corto posible hacia la capital de España, y otro segundo que, siguiendo el río Aragón, atravesaría sin gran trabajo la sierra de San Juan y terminaría en el valle del río Gállego, cerca de Santa María de la Peña, prolongándose de allí á Huesca de una parte, y á Zaragoza, por Zuera, de otra⁷³.

Las conclusiones que se sacaban a partir de esos primeros estudios eran que saldrían beneficiados los intereses comerciales tanto franceses como españoles, puesto que desde el Gobierno se había dado la orden de llevar a cabo nuevos trabajos de reconocimiento, más exhaustivos y profundos:

Según lo hemos indicado antes, de un modo muy sumario (único que aún es posible), la combinación nueva presentaría serias ventajas para la ciudad de Pau, y la mayor parte del Departamento de los Bajos Pirineos: digamos, más, para Francia entera, y para la mayor parte de España igualmente. La Administración superior lo ha juzgado así, puesto que acabamos de recibir la orden de proceder con urgencia á un estudio completo, que se hará, y creemos que se terminará también, en 1880. No descuidaremos nada de cuanto pueda apresurar el término de estas investigaciones, que vienen á añadirse en cierto modo á última hora á las ya hechas, y debe esperarse que el Gobierno español no rehusará su concurso, solicitado ya oficialmente⁷⁴.

72. Sesión del Consejo General de los Bajos Pirineos, de 21 de agosto de 1879. *Ibidem*, p. 38.

73. *Examen de los beneficios que reportará a España la construcción de un ferrocarril directo de Madrid a la frontera francesa por Baidés, Castejón y Roncal*, Madrid, Imp. de Gregorio Juste, 1880, pp. 39-40.

74. *Ibidem*, p. 40.

6. El final del proyecto roncalés. La elección de los de Canfranc y de la Noguera Pallaresa

Como ya hemos visto anteriormente, el ramo de la Guerra era más favorable al proyecto por Canfranc que por cualquier otro paso, y con esta opción para construir un ferrocarril transpirenaico, el Gobierno español designó tres delegados que se presentaron ante sus homónimos franceses en las negociaciones que se celebraron en febrero de 1884 en Pau (Bajos Pirineos franceses), aunque estos planteamientos chocaron con los de los delegados franceses, que apostaban por la construcción de dos pasos, el del Roncal en Navarra y el de la Noguera Pallaresa en Lérida. El primero de ellos era considerado como el trayecto más corto para unir París con Madrid, algo que también era admitido por los españoles, mientras que el segundo, prolongado hasta Cartagena, permitiría a los franceses comunicarse más directamente con sus colonias en el Norte de África.

Tras seis encuentros, cada delegación dio cuentas a sus respectivos gobiernos de lo tratado, y en mayo se estableció una nueva ronda de negociaciones, a la que los españoles acudieron nuevas instrucciones de su gobierno:

Se nos permitía acceder a que la línea del Noguera Pallaresa penetrara en Francia por el valle del Salat, cruzando el Pirineo por el puerto de Salau, que era una de las pretensiones de los franceses; pero se rechazaba la otra pretensión de que para la línea de Canfranc pagase España una parte del exceso de coste que para Francia se suponía que tendría esta línea comparada con la del Roncal⁷⁵.

Con estas instrucciones, la delegación española presionó a la francesa, que aceptó la elección de Canfranc para conseguir la construcción del ferrocarril por Lérida, más importante que el del Roncal desde el punto de vista estratégico. Este principio de acuerdo fue posteriormente ratificado por ambos gobiernos, y plasmado en un tratado que se firmó en Madrid el 13 de febrero de 1885.

De esta manera, y a pesar de que este tratado no fue nunca cumplido en su integridad, porque no se llegó a construir el ferrocarril de la Noguera Pallaresa, y de que el de Canfranc fue inaugurado ¡en 1928!, se daba por zanjada la cuestión de los proyectos transpirenaicos entre España y Francia, desechándose definitivamente el navarro por el valle del Roncal.

Cabe concluir, pues, que el trazado propuesto desde Castejón a la localidad vascofrancesa de Mauleón-Licharre por el valle del Roncal no se llevó a cabo por razones puramente estratégicas y políticas, puesto que técnicamente se habían admitido las ventajas que presentaba frente al proyecto finalmente elegido por Canfranc, es decir, una reducción del trayecto a realizar entre Madrid y París, y una construcción más económica.

75. Comisión internacional de los ferrocarriles del Pirineo. Delegación del Ministerio de Fomento. Reseña explicativa de los trabajos de dicha comisión, de las resoluciones aprobadas por la misma y de las medidas que conviene adoptar para la ejecución de las mencionadas resoluciones, de 1 de septiembre de 1884, p. 3 (A.G.A., caja 27391).

El ferrocarril del Plazaola (1914-1953)

Juan José Martinena

Con este nombre se conoce al ferrocarril de vía estrecha que a lo largo de cuarenta años, desde 1914 hasta 1953, unía Pamplona con San Sebastián. Sin embargo, su denominación oficial, así como la concesión ferroviaria que constituía su base legal, era la de ferrocarril de Pamplona a Lasarte, ya que allí terminaba su línea propia y a partir de dicha estación, el último tramo de su recorrido lo realizaba “por vía ajena” sirviéndose de la antigua línea de los Ferrocarriles Vascongados –actual Eusko Tren– hasta la estación de Amara de la capital guipuzcoana¹.

Antecedentes históricos. El primitivo tren minero

Las primeras noticias relativas a un proyecto de línea férrea entre Pamplona y San Sebastián se remontan al año 1893. El 19 de junio del citado año, según recoge el diario de sesiones, las Cortes aprobaron una Proposición de Ley por la que se autorizaba la construcción de un ferrocarril, que partiendo de Pamplona, por Lecumberri, Betelu, Tolosa y Lasarte, debía terminar “próximo a la Concha de San Sebastián”. Incluso se llegó a otorgar la concesión de la línea a don Eugenio Berdiel y Artieda, dándole un plazo de seis meses para el inicio de los trabajos. Sin embargo, por las razones que fuesen, aquel primer proyecto no pasó de ahí².

El verdadero origen de este ferrocarril radica en un modesto tren minero, construido por la Sociedad Anónima Leizarán con el fin de transportar el mineral de hierro que se extraía de las minas de Plazaola, en término de Berástegui, hasta la estación de Andoáin, en la línea del Norte, actual línea Madrid-Irún de RENFE. El proyecto fue

1. De este ferrocarril me he ocupado con anterioridad en distintas publicaciones: *Historia del tren*, “Navarra, Temas de Cultura Popular”, núm. 260, pp. 24-26, *Navarra y el tren*, Col. “Panorama”, núm. 25, pp. 56-70, y de forma más resumida en la *Gran Enciclopedia de Navarra*, artículo Plazaola, así como en varios artículos de prensa.

2. JUNCÁ UBIERNA, J.A., *Bajo el suelo de Navarra* (Pamplona, 1997), pp. 260-61.

obra del ingeniero don Manuel Sacristán y la concesión se otorgó con fecha 8 de febrero de 1901 a favor de don Francisco Ormaechea. Posteriormente, por una Resolución de 19 de septiembre de 1902 se aprobó la transferencia de los derechos a la Sociedad Anónima de Leizarán³. En 1904 se le concedió autorización para poder transportar viajeros. El recorrido era de sólo 20,194 kilómetros, aunque alguna otra fuente le asigna 22,006 kilómetros. El pequeño tren, a partir de la mina, pasaba por las estaciones de Múgica, Mustar, Ameraun, Beñes, Olloqui y Unzunegui. De ellas, sólo las de Ameraun y Olloqui continuaron en servicio a partir de 1914. El resto quedaron abandonadas. Una descripción del año 1923 dice que por entonces sólo se veían “como recuerdo de ellas, unas casillas destrozadas”⁴.

Aquel tren contaba únicamente con tres pequeñas locomotoras-ténder, de tipo minero, construidas por la casa Krauss, la primera en 1903, con número de fábrica 4.925, y las otras dos en 1904, con los números 4.993 y 4.994 respectivamente⁵.

El 3 de noviembre de 1906 la mencionada S.A. de Leizarán procedió a vender a la Sociedad Minera Guipuzcoana la concesión y demás bienes y derechos del pequeño tren minero. La nueva entidad propietaria se había constituido apenas un mes antes, el 29 de septiembre, con un capital social de 2,75 millones de pesetas. Este cambio de titularidad recibió la aprobación oficial el 23 de septiembre de 1907. El objetivo de los nuevos dueños era la ampliación del modesto tren originario y su transformación en un ferrocarril comercial, con servicios regulares de viajeros y mercancías. La sociedad no iba descaminada y desde luego tendría sus influencias, porque lo cierto es que la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 1908 incluyó el directo de Pamplona a San Sebastián entre las nuevas líneas a construir con subvención oficial del Estado. En la subasta que tuvo lugar en Madrid en septiembre de 1910 se le adjudicó la titularidad del proyectado ferrocarril.

Consiguientemente, la Sociedad Minera Guipuzcoana obtuvo las dos nuevas concesiones que necesitaba para llevar adelante su proyecto: una, el 19 de octubre de 1910, para prolongar la línea desde las minas de Plazaola hasta Pamplona, con una longitud de 55,983 kilómetros, y otra, el 18 de marzo de 1911, para el tramo entre Andoain y Lasarte, 7,977 kilómetros, que se solicitó para empalmar en esa última localidad con la línea de los Ferrocarriles Vascongados, y utilizando las vías de dicha compañía como último tramo del trayecto, llegar hasta San Sebastián⁶. Es decir, que aunque el nuevo ferrocarril debía unir Pamplona con la capital guipuzcoana, la concesión ferroviaria y por tanto la vía propia eran de Pamplona a Lasarte. La longitud total del trazo entre ambas localidades era al principio de 84,155 kilómetros, pero en 1935 se

3. *Gaceta de Madrid*, 29 de septiembre de 1902, p. 1.338.

4. “El Ferrocarril de Pamplona a San Sebastián, notas sobre el trayecto”, en el periódico quincenal *La Avalancha*, 668 (8 de febrero de 1923), pp. 31-32.

5. SCHMEISER, B., *Krauss lokomotiven* (Viena, 1977). Referencia bibliográfica de Juan José Martínez Gastiain.

6. La relación de las concesiones de todas las líneas de vía métrica, con sus fechas y longitudes, fue publicada por BOTÍN, C., “Los ferrocarriles de vía estrecha”, en la obra colectiva *Cien años de Ferrocarril en España* (Madrid, 1948), t. II, p. 274.

aprobó una pequeña variante en Urriza, que la redujo en 6,30 metros, y en 1950 se realizó una nueva variante para el acceso a la nueva estación de Pamplona-Ciudad, que supuso un aumento de 49 metros, con lo que la longitud total real quedó fijada en 84,197 kilómetros. A este kilometraje hay que añadir, naturalmente, los 9 que separan la estación de Lasarte de la de San Sebastián.

El proyecto de Pamplona a Lasarte

El proyecto del nuevo ferrocarril se le encomendó al prestigioso ingeniero donostiarra don Manuel Alonso Zabala, que contó con un competente equipo de colaboradores, entre ellos el ingeniero militar don Antonio Liaño y el de minas don Antonio Lorio. Lleva fecha 9 de enero de 1912, y una vez examinado por el Director General de Ferrocarriles don Antonio Faquinetto el 22 de junio, recibió la aprobación oficial mediante una Real Orden del Ministerio de Fomento de fecha 23 de julio del mismo año⁷.

El presupuesto inicial destinado a la ejecución de la línea fue de 13 millones de pesetas. Para llevar a cabo los trabajos, dada su extremada complejidad, sobre todo en algunos puntos, la obra se dividió en tres tramos o sectores: uno de Pamplona a Lata-sa, otro de Lata-sa a Huici, y un tercero de Huici a Plazaola, que se pusieron bajo la dirección de los ingenieros don Fermín Marquina, don Félix Oráa y don Emilio Tobalina, respectivamente.

Para hacerse con los terrenos necesarios para el trazado, los responsables de la compañía, con la colaboración de algunos diputados forales, se reunieron con los ayuntamientos de los valles y pueblos afectados, muchos de los cuáles se los facilitaron gratuitamente, bien cediéndolos de los bienes comunales o bien, en el caso de los particulares, adquiriéndoselos previamente a los propietarios o en algún caso por vía de expropiación, por tratarse de un proyecto considerado de utilidad pública.

Las obras de explanación fueron muy costosas, dado el perfil del recorrido, y el trazado exigió un elevado número de túneles, puentes, viaductos, trincheras y muros de contención, que fueron proyectados y ejecutados con verdadera pericia. Para el balasto o lecho sobre el que se asienta la vía se empleó piedra caliza procedente de varias canteras que se habilitaron en distintos puntos de la línea. Se calcula que se emplearon para este fin 50.448 metros cúbicos de piedra. Las traviesas se hicieron de madera de roble, sin tratamiento químico, y su número se cifra en 137.587. Sobre ellas iban sujetos los carriles, con sus bridas, tornillos y tirafondos. Se emplearon de tres clases, de 26, 33 y 35 kilos de peso por metro de longitud⁸.

7. Así consta anotado en cada una de las hojas de los planos originales del proyecto.

8. ESNAL, M. y AMUCHÁSTEGUI, A., "El Plazaola", memoria publicada en la revista local *Andoaingo Paperakl Papeles de Andoain*, en 1985. Este trabajo, tal vez no muy conocido, recoge una información muy interesante, con abundancia de datos técnicos y noticias bien documentadas sobre el antiguo ferrocarril, que se completan con algunas entrevistas realizadas por las autoras a antiguos empleados que todavía vivían en la época de la realización del estudio.



Manuel Alonso Zabala,
Ingeniero Director del proyecto
del F.C. (Revista *Novedades*).

“El nuevo recorrido –escribía el erudito don Julio Altadill en 1914– representa con respecto al anterior una reducción del 45%. Huelga por tanto el declarar que la pública predilección se ha pronunciado desde el primer momento por este nuevo itinerario, el cual nada tiene por otra parte que ceder al antiguo en cuanto a bellezas en el orden natural y alardes de ejecución en el orden ingeniero”. Y añadía: “El paisaje es de una belleza sin igual, predominando el arbolado, barrancadas, torrentes y caseríos; terreno sumamente abrupto, salpicado a trechos por grupos rocosos y sin dejar lugar a llanuras espaciosas ni aún a valles de regular amplitud”⁹.

Obras de ingeniería. Túneles, puentes y viaductos

Las características topográficas del trazado dieron lugar a que esta línea se viera obligada a construir un elevado número de obras de ingeniería, entre las que se contaban algunas ciertamente modélicas para los medios de que se disponía en la época.

9. ALTADILL, J., *Geografía general del País Vasco Navarro*, t. I de *Navarra*, pp. 138-140.

Para salvar los distintos ríos, arroyos y barrancos, fue necesario construir 37 puentes, 10 de ellos con estructura metálica asentada sobre pilares de piedra, de uno o varios tramos, que respondían a un modelo de ingeniería decimonónica, típicamente ferroviario; algunos de ellos se los llevó la célebre riada de 1953, y el resto fueron desmantelados al tiempo del levante del ferrocarril, por lo que apenas si quedan restos de los pilares y estribos. Los otros 27 eran de obra de fábrica, de uno o varios arcos de piedra, de línea más tradicional. De entre los de este segundo grupo, que por sus características constructivas han llegado a nuestros días en bastante buen estado de conservación, destacan el de Gulina, de 185 metros, y los de Leiza y Lasarte.

Aparte de los puentes y viaductos, la línea contaba con 48 pasos inferiores, 18 de ellos metálicos y el resto de piedra¹⁰.

En cuanto a túneles, se contaban a lo largo del trazado nada menos que 67, unos rectos y otros en curva; unos revestidos de hormigón total o parcialmente, y el resto sin revestir, es decir con la piedra cortada a pico a la vista. Eran de longitud muy diversa, y entre todos destacaba el conocido como el de la divisoria de aguas, junto a la estación de Huici, que con sus 2.630 metros, era el más largo de la línea, y en su día uno de los más largos de España¹¹.

Las estaciones

Las estaciones del trayecto entre Pamplona y San Sebastián eran las siguientes:

Km 0	Pamplona-ciudad
Km 5	Pamplona-empalme
Km 8	Ainzoáin
Km 15	Sarasa
Km 22	Gulina (apeadero)
Km 24	Irurzun
Km 28	Latasa
Km 37	Lecumberri
Km 41	Huici
Km 52	Leiza
Km 56	Plazaola (apeadero)
Km	Ameraun (apeadero)
Km 67	Oloqui

10. Una relación completa de unos y otros, con su situación, longitud y características, en el citado trabajo de Esnal y Amuchástegui, pp. 30-32.

11. Ob. cit. pp. 33-34. Un itinerario por la línea, con la descripción del estado que presentaban los túneles no hace mucho, hacia 1995-96, ilustrado con varias fotografías, se puede ver en JUNCA, ob. cit. en la nota 2, pp. 265-272.

- Km 78 Andoáin
- Km 86 Lasarte (empalme con los Ferrocarriles Vascongados)
- Km 91 Añorga
- Km 95 San Sebastián-Amara

Hacia 1940 se añadió a éstas el nuevo apeadero de Areso, entre la estación de Leiza y el apeadero de Plazaola.

De ellas, las de Pamplona, Leiza, Andoain y Lasarte disponían de plataforma o placa giratoria para invertir el sentido de marcha de las máquinas. Como es habitual en la tracción a vapor, el funcionamiento normal de las locomotoras requiere depósitos para efectuar la toma de agua. En esta línea existían de dos tipos, metálicos y de hormigón. Metálicos los había en Pamplona, Leiza y Andoáin, y de hormigón en Latasa, Huici y Olloqui. Por otra parte, las estaciones de Pamplona, Latasa, Lecumberri, Huici, Leiza y Andoáin contaban con grúas de mano capaces para 5.000 kilos de carga¹².

Los edificios respondían a un modelo prácticamente idéntico, de un diseño muy ferroviario, con muros de piedra gris y cantoneras, molduras y enmarques de puertas y ventanas de ladrillo rojo. Las estaciones estaban divididas en dos categorías: primera y segunda clase. Eran de dos alturas y se cubrían con tejado a dos aguas. La fachada que daba hacia el lado del andén tenía cuatro puertas en la planta baja y cuatro ventanas en el primer piso, que servía de vivienda al jefe de estación. La única diferencia externa entre las de primera y segunda estaba en que las de primera tenían en su fachada posterior dos puertas centrales y dos ventanas laterales en la planta baja, y cuatro ventanas en el piso de arriba, mientras que las de segunda tenían una sola puerta central con una ventana a cada lado en la planta baja y sólo tres ventanas en el piso superior. Las de Irurzun, Lecumberri y Leiza tenían marquesina metálica sobre el andén. A poca distancia de la entrada y salida de cada estación se hallaba situado el correspondiente disco o semáforo de señalización.

En cuanto a su distribución interior, las de primera clase contaban con una amplia sala de espera en la parte central. A la izquierda, mirando del lado del andén, estaba el despacho del jefe de estación, el expendedor de billetes, el teléfono y otro despacho para el factor. A la derecha, el departamento de equipajes y facturación. Las estaciones de segunda clase tenían también un despacho para el jefe, telégrafo y factor y una sala de espera, con un mostrador en ángulo para la facturación de equipajes. Ya se ha dicho que el piso superior estaba destinado a vivienda del jefe de estación¹³.

En todas ellas había teléfono conectado a la línea propia del ferrocarril, y se disponía de otro, de los llamados “de campaña”, que era utilizado habitualmente por la brigada de vía y obras cuando se desplazaba a realizar alguna reparación en cualquier punto de la línea.

12. Una somera descripción de todas y cada una de ellas, en el citado trabajo de Esnal y Amuchástegui, pp. 22-25.

13. Datos entresacados del proyecto original, del que poseo una fotocopia.

Al lado del edificio principal, todas las estaciones tenían un muelle de mercancías con un almacén de planta rectangular, con tejado a dos aguas y paredes de piedra gris y esquinas de ladrillo rojo.

Al mismo tipo de construcción respondían también los depósitos de máquinas y las cocheras para guardar los coches de viajeros. El depósito principal, así como los talleres de reparación del material motor y móvil estaban en la estación de Andoáin.

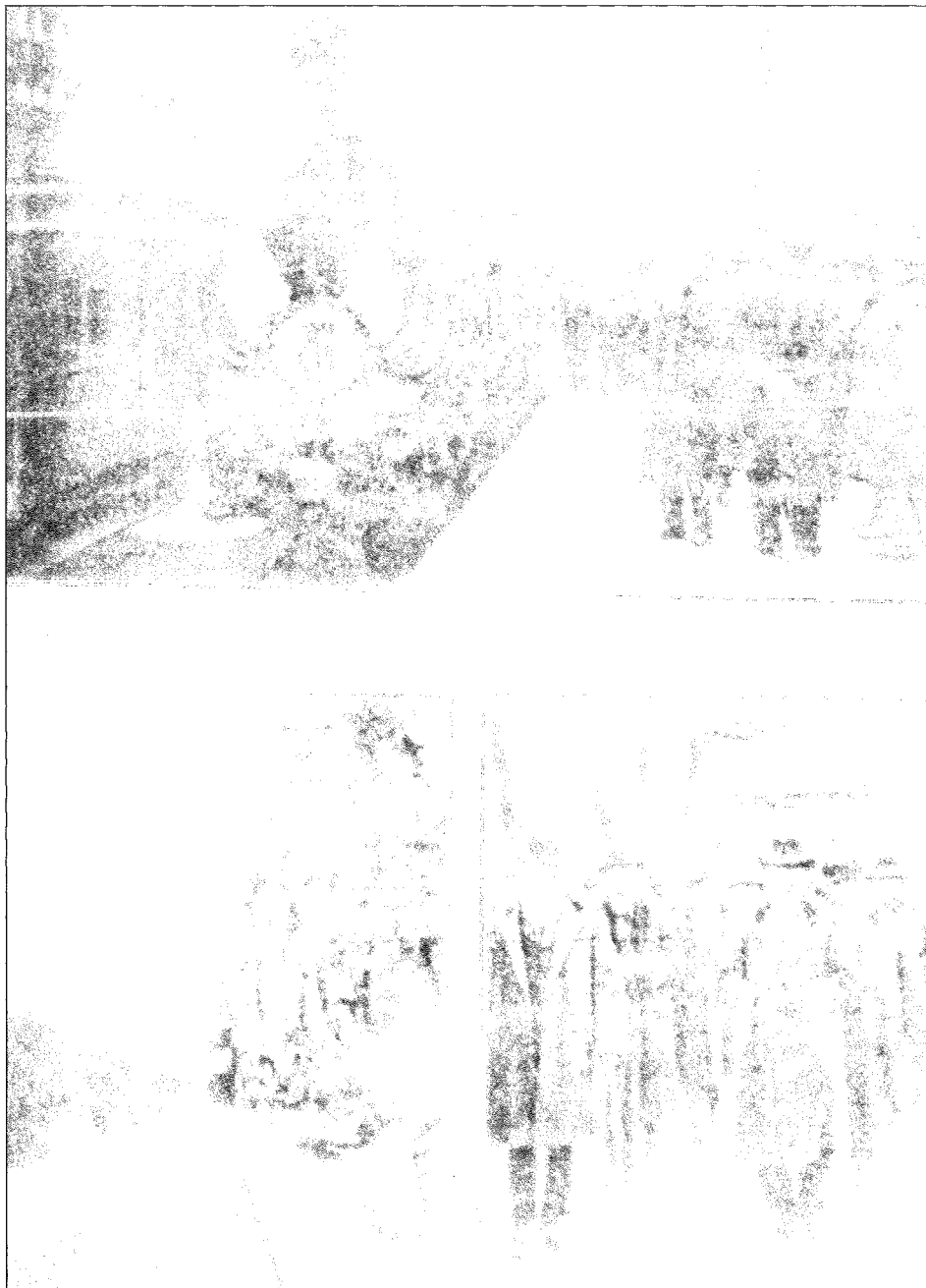
Inauguración del ferrocarril

La fecha señalada para la inauguración del nuevo ferrocarril fue el 19 de enero de 1914. El día amaneció con un frío helador y el recorrido aparecía en buena parte cubierto de nieve, pero esta circunstancia apenas restó brillantez a los actos ni mermó la asistencia de público.

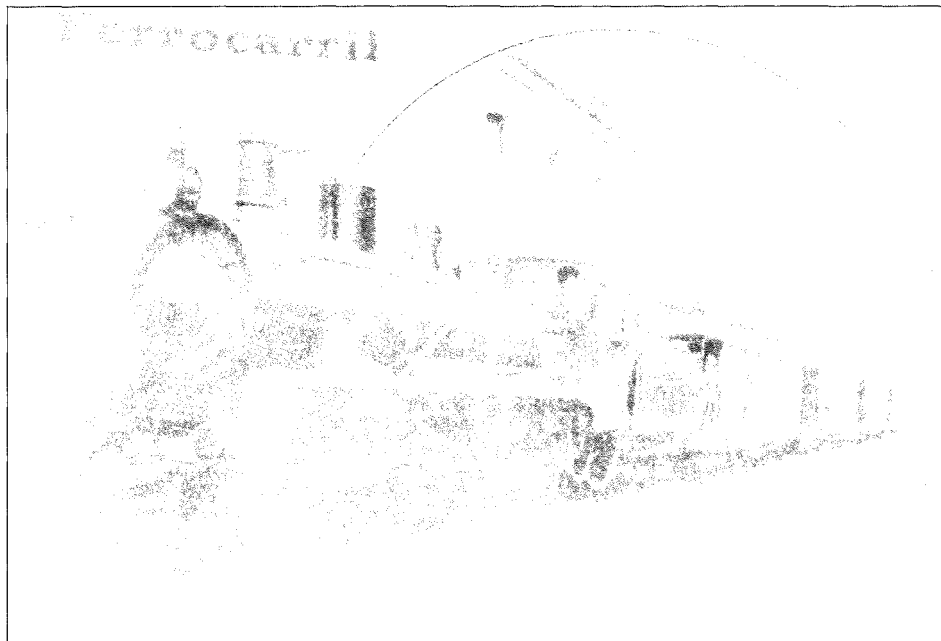
A las nueve de la mañana salieron simultáneamente el tren de Pamplona y el de San Sebastián, que se encontraron a las 11 en la estación de Huici. Seguidamente, con la composición de ambos trenes se formó uno solo, encabezado por las dos locomotoras, que iban engalanadas con banderas y escudos. Hecha esta operación, autoridades e invitados bajaron al andén, y allí mismo se procedió a la bendición de la línea, que corrió a cargo del obispo de Pamplona, don fray José López-Mendoza y García, revestido de pontifical y asistido por el arcipreste de Leiza don Joaquín Tirapu y el párroco de Huici don Manuel Noguera. Entre los asistentes al acto se hallaban presentes el ingeniero director del proyecto, Sr. Alonso Zabala y el presidente del consejo de administración de la compañía, don José Ortiz y Muriel. Finalizado el ritual, volvieron a subir al tren, que poco después efectuó su salida en dirección a Pamplona. Los jefes y empleados de las estaciones vestían su uniforme reglamentario, y en todas ellas había una pareja de la Guardia Civil. En los pueblos del trayecto el vecindario salió a saludar y expresar su alegría, y en algunos se dispararon cohetes al paso del convoy¹⁴.

La llegada del tren inaugural a Pamplona fue todo un acontecimiento. Así la describía el cronista de *Diario de Navarra*: "...Multitud de banderas y gallardetes adornaban la estación, así como varias macetas. El gentío era numeroso a ambos lados de las vías... contenido por una sección de la benemérita, destinada a impedir que la multitud se acercara y evitar posibles desgracias. El público se extendía a todo lo largo de los andenes hasta las agujas... A la una y diez minutos reveló la presencia del tren la

14. La revista gráfica *Novedades*, 240 (25 de enero de 1914), en sus páginas de huecograbado publicó un amplio reportaje fotográfico, encabezado por una fotografía del ingeniero D. Manuel Alonso Zabala, y que incluía otras del tren inaugural saliendo de la estación de Huici, el obispo en el acto de la bendición, la estación de Pamplona con el andén abarrotado de gente, óvalos con los retratos de D. José Ortiz y Muriel, presidente del consejo de administración, y de D. Gregorio Iturbe, contratista de las obras del ferrocarril, un tren de pruebas en el paso de las Dos Hermanas, el tren inaugural a punto de partir de la estación de Amara en San Sebastián, un paraje de la línea en el que la vía se abre paso bajo una peña cortada a pico, y las autoridades e invitados a su llegada a Pamplona, saliendo de la estación para dirigirse al banquete inaugural.



Reportaje gráfico del viaje inaugural (Revista *Novedades*).



Un tren en el año 1914 (Folleto editado por la Compañía. Colección del autor).

densa columna de humo que se elevaba entre el arbolado. Ya entonces fue imposible contener el gentío que se precipitó en distintas direcciones para ocupar sitios a propósito para presenciar lo más cómodamente la entrada del tren inaugural. La banda del regimiento de América dejó oír las marciales notas de una marcha militar y de todos los pechos brotaron ensordecedoras vivas. El tren entraba en agujas y a poco detenía su marcha. Entonces se adelantó el señor Gaztelu –el alcalde de Pamplona, que no asistió al viaje por su estado de salud– y recibió a todos los excursionistas, saludando a las autoridades y felicitando al consejo de administración por la terminación de las obras y por la inauguración de la nueva línea férrea¹⁵.

El banquete tuvo lugar en el Grand Hotel, en la plaza de San Francisco –donde hoy está la Biblioteca de Navarra– y se sentaron a la mesa unos 150 invitados. El menú consistió en consomé Colbert, fritos variados, filetes de lenguado “a la fiorentine”, perdices en salmi, espárragos en salsa “Gribiche”, solomillo asado, helado de melocotón melba, “mignardises” y postres. Los vinos de las Bodegas Bilbaínas, champán Pommery extra sec, Mumm “cordon rouge”, café y licores.

15. *Diario de Navarra*, de fecha 20 de enero de 1914. El periódico traía en primera plana fotografías de un tren a punto de salir de la estación de Pamplona, y vistas de las estaciones de Pamplona-Ciudad, Irurzun, Lecumberri y Huici.

En los brindis, pronunció un discurso el presidente de la Sociedad Minera Guipuzcoana, constructora del ferrocarril, quien agradeció a todas las personas y entidades que habían contribuido a hacer realidad el proyecto, expresó su deseo de que pronto surgiera una red de ferrocarriles navarros y terminó rogando a Dios que la inauguración del nuevo ferrocarril señalase el comienzo de una era de engrandecimiento de Navarra beneficioso para todos. Para que el acto no se eternizase; las autoridades presentes rogaron al obispo que tomase la palabra y hablase en nombre de todos. El prelado, después de los saludos de rigor, elogió altamente la obra realizada, expresó su deseo de que la comunicación entre los pueblos contribuyese al amor y la fraternidad bajo la protección de Dios y terminó diciendo que la Iglesia era la primera en sumarse a la alegría ante las conquistas del Progreso, porque es verdaderamente progresista y desea también la felicidad del hombre en este mundo. Cerraron el acto los Srs. Alonso Zabala, ingeniero director del proyecto, y Laportilla, en representación del ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles del Estado.

A las cuatro y media de la tarde salió de Pamplona el tren de regreso, que llevó de nuevo a San Sebastián a las autoridades, representaciones e invitados que se habían desplazado desde la capital guipuzcoana. Acudió a la estación más gente que a la llegada, se dispararon cohetes y la banda de música ejecutó alegres pasodobles. “El tren se perdió de vista –termina la crónica– en medio de las aclamaciones entusiastas de la multitud”¹⁶.

Una vez pasados los fastos inaugurales, unos días después, el 24 de enero, la compañía inició los servicios regulares, tanto de viajeros como de mercancías.

Parque motor

Sin perjuicio de lo que luego diremos de la tracción diesel, “El Plazaola” fue desde sus orígenes un tren de vapor. Lo cual no dejaba de ser un inconveniente en una línea cuajada de túneles a lo largo de todo su recorrido.

Del primitivo tren minero conservó en su parque las tres pequeñas máquinas, que tras el establecimiento del servicio como línea comercial quedaron relegadas a servicios auxiliares y de maniobras.

Para atender a los servicios de viajeros y mercancías entre Pamplona y San Sebastián, la compañía encargó siete locomotoras de fabricación alemana, con ejes tipo 1-3-0 y sistema Enghert. Tres de ellas fueron construidas por la prestigiosa casa Krauss en 1913, con los números de fábrica 6.715 a 6.717. Las otras cuatro, que respondían al mismo tipo y modelo, se construyeron en los talleres Maffei, de Munich, con los números 3.354 a 3.357¹⁷.

16. Ibíd. Otra crónica de la inauguración del tren apareció en la revista *Euskalerraren alde*, 73-74 (1914).

17. Un estudio muy completo de este tipo y modelo de máquinas se puede ver en la revista *Amigo Tren*, núm. 9, año 1982, pp. 20-27.

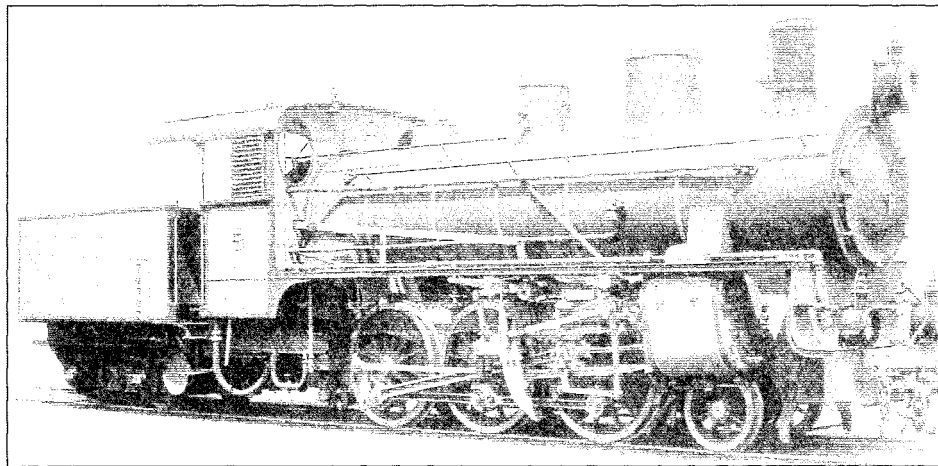


Foto de fábrica de una de las locomotoras Krauss del Plazaola (archivo J. Hernández).

Con su tender acoplado, tenían un peso en vacío de 37.500 kilos, que aumentaba a 41.200 en servicio. El tender tenía capacidad para llevar 4.000 kilos de carbón¹⁸.

Siguiendo la práctica habitual en los ferrocarriles de nuestro país, las máquinas fueron seriadas con las siglas PSS (Pamplona-San Sebastián) y su número dentro del parque motor de la compañía, fundidos en latón y colocados a cada lado del tope delantero, que era uno solo, como es norma general en las líneas de vía estrecha.

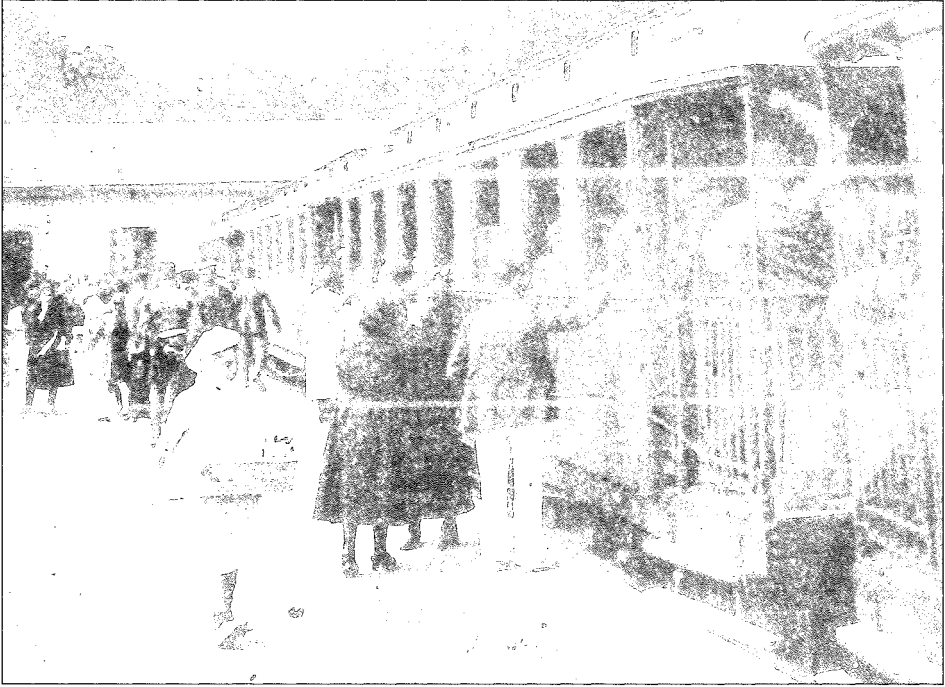
Con la implantación de la tracción diesel en 1929, a la que luego nos referiremos, las locomotoras de vapor quedaron relegadas a los trenes de mercancías, aunque años después volverían a remolcar trenes de viajeros. Una de ellas, la número 6, sería vendida en 1943 al ferrocarril de Ponferrada a Villablino, donde tras ser sometida a algunas reparaciones, prestó servicio hasta 1989. Actualmente es la única que se conserva del antiguo "Plazaola", y ha sido preservada para un museo ferroviario que se está poniendo en marcha con el apoyo de la Junta de Castilla y León¹⁹.

Material móvil. Coches y vagones

Los coches de viajeros –en la terminología ferroviaria se llama vagones sólo a los de mercancías– se construyeron en los acreditados talleres de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles de Beasáin y respondían al modelo clásico de caja exterior de madera con

18. *Revista de Obras Públicas*, 2.549 (15 de mayo de 1930), p. 227, fig. 70.

19. MARTINENA, J.J., "Una reliquia viva del viejo Plazaola", *Diario de Navarra*, 9 de diciembre de 1983. Siguiendo la pista de estos datos, MIGUEL, J.I., viajó a Ponferrada y elaboró un bonito artículo ilustrado con varias fotos en el desaparecido periódico *Navarra Hoy*, de 24 de marzo de 1984.



Un tren a punto de salir de la primitiva estación de Pamplona hacia 1920 (Colección J.J. Martinena).

amplias ventanillas y plataformas con balconcillo de hierro situadas en ambos extremos. Iban montados sobre chasis de hierro con suspensión sobre bogies o juegos de dobles ejes, que por entonces sólo se podían ver en los coches de lujo de los trenes rápidos de la Compañía del Norte. Los había de primera, segunda y tercera clase y mixtos de tercera clase y furgón-correo. Todos ellos contaban con luz eléctrica, calefacción de vapor, sistema de alarma y freno automático²⁰.

Los coches de primera eran cómodos y elegantes, y disponían de retrete y lavabo completamente equipados. Los compartimentos –según una descripción de la época– “son elegantísimos saloncitos donde hay ocho butacas tan lujosas, tan mullidas, tan cómodas, que no puede pedirse más refinamiento”. Delante de las butacas había mesitas plegables y el suelo estaba alfombrado de verde, el mismo color de la tapicería. Los adornos, cortinillas y redes para el equipaje eran también de muy buen gusto.

Los de segunda clase contaban con una distribución similar, aunque con una decoración menos lujosa.

20. Poseo en mi archivo particular una fotocopia del proyecto de los coches, muy acabado en todos sus detalles y magníficamente delineado.

En los de tercera, mucho más sobrios, los asientos eran de madera, dispuestos unos enfrente de otros; a un lado del pasillo estaban colocados de uno en uno y al otro eran de dos plazas²¹.

Los vagones de mercancías respondían a los tipos que entonces se empleaban en las otras líneas, tanto de vía ancha como de vía estrecha: vagones cerrados con puertas correderas, vagones de bordes altos –con o sin garita para el guardafreno– cisternas y plataformas. En esta línea el material para el servicio de mercancías lo integraban vagones de poca longitud, de dos ejes.

Implantación de la tracción diesel. Los automotores

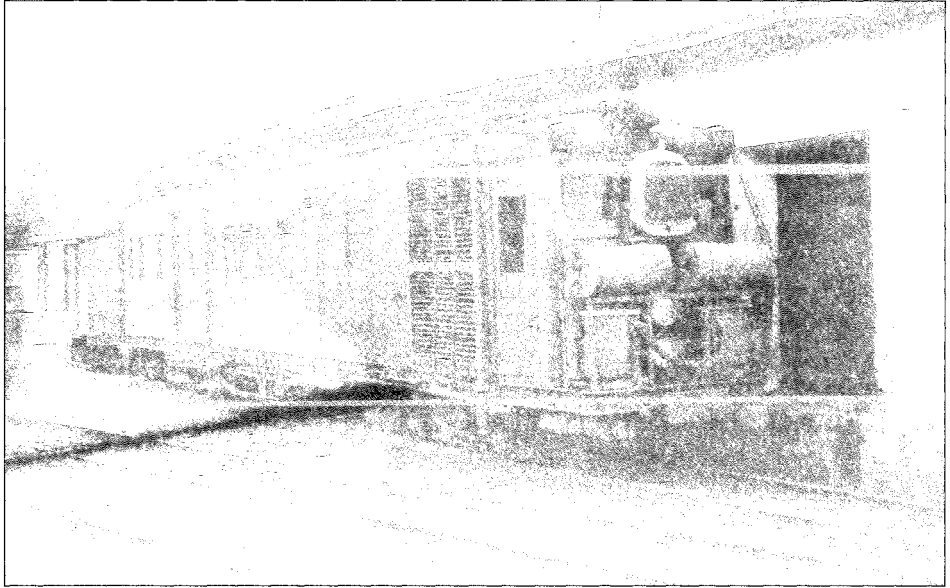
La única mejora que se introdujo en esta línea ferroviaria a lo largo de sus cuarenta años de existencia fue la incorporación de la tracción diesel en sus trenes de viajeros, en sustitución de la antigua, molesta y costosa tracción a vapor. Una Real Orden de 26 de noviembre de 1927 concedió autorización a la compañía explotadora para proceder a la adquisición de tres automotores de gas-oil –entonces se decía de aceite pesado– con cargo a los fondos del Estado, al amparo de lo establecido en el Estatuto del Régimen Ferroviario de 1924.

En mayo de 1929 se llevaron a cabo las pruebas previas para la puesta en servicio del nuevo tipo de vehículos, fabricados por la casa Beardmore, equipados con motor de seis cilindros y cuatro tiempos, con una potencia de 200 caballos y dotados de transmisión eléctrica. Aquellas pruebas dieron el resultado apetecido, y a partir de febrero de 1930 empezaron a funcionar con regularidad los tres lujosos automotores que se adquirieron y que tuvieron un coste de 225.000 pesetas cada unidad. Carrozados en madera, aparte del departamento motor, tenían una capacidad de 12 plazas de primera clase y 18 de tercera. Su peso era de 33 toneladas y podían alcanzar una velocidad máxima de 62 kilómetros por hora²². Para repostar el gas-oil había dos depósitos, situados en las estaciones de Pamplona y Andoain. Estos automotores fueron los primeros Diesel-eléctricos que circularon en España y se mantuvieron en servicio hasta la supresión de la línea. En los años de la postguerra, ante la imposibilidad de adquirir combustible, se les instalaron artesanalmente, en los propios talleres de Andoain, unos antiestéticos gasógenos, similares a los que por entonces utilizaban los automóviles.

Algún tiempo después de introducirse el nuevo sistema de tracción, Horacio de Azqueta, Director-gerente de la compañía, resumía en una revista especializada los resultados de la experiencia: “En los primeros meses del año 1930 comenzó la explotación del servicio de viajeros empleando como tracción automotores Diesel eléctricos, teniendo como finalidad el ensayo de este sistema el adoptar un medio de tracción

21. MARTINENA, J.J., *Navarra y el tren*, pp. 62-63.

22. ALEXANDRE, A.M., “Automotores”, estudio publicado en la obra colectiva *Cien años de Ferrocarril en España* (Madrid, 1948), t. II, pp. 298-299. Más información, desde un punto de vista más técnico, en la revista *Ferrocarriles y Tranvías*, núm. 45, enero de 1934, pp. 48-50.



Automotor Diésel del Plazaola, equipado con gasógeno, en la estación de Pamplona en 1941 (colección Javier Aranguren).

que al mismo tiempo que hiciera desaparecer los humos de las locomotoras, muy molesto en esta línea, disminuyese los elevados gastos de tracción y reparación, conservando la seguridad de la tracción a vapor que se venía empleando... Los tres automotores, de una potencia de 190 C.V. han circulado formando ordinariamente trenes de automotor y un remolque y de automotor y dos remolques de 14 toneladas cada uno, y trenes en días de aglomeración formados por los tres automotores y cuatro remolques con un solo mando. Han recorrido hasta la fecha 180.000 kilómetros cada automotor, con un funcionamiento del motor Diesel completamente satisfactorio y demostrando la gran ventaja de la transmisión eléctrica de la energía entre el motor Diesel y los ejes motores, la gran flexibilidad de marcha y la posibilidad de formación de trenes de gran número de unidades con un solo mando, tan necesarios en momentos determinados...” Pero aparte de todo eso, del buen rendimiento de los motores y de lo sencillo de las operaciones de mantenimiento, el resultado final del capítulo de gastos, era que el coste tren/kilómetro con tracción diesel había sido de 784 pesetas frente a las 1.536 que suponía hasta entonces con tracción a vapor. Con ello –los datos hablan por sí solos– se había obtenido una gran economía en los gastos de explotación²³.

23. Estudio incluido en el mismo número de la revista citada en la nota anterior. Más información sobre los automotores de la línea del Plazaola en la monumental obra de ARANGUREN, J., *Automotores Españoles* (1906-1991), pp. 292-293.

Coincidiendo con la puesta en servicio del nuevo sistema de tracción, la compañía acordó introducir otro cambio importante, que fue la sustitución de las antiguas primera, segunda y tercera clase por sólo dos: coche salón y clase única. Nos ocupamos de ello en el siguiente epígrafe.

Poco después, por Orden Ministerial de 31 de enero de 1935, se autorizó a la compañía a convocar concurso para la adquisición, con cargo a los fondos del Estado, de dos nuevos automotores, al tiempo que se le requería la reparación de los que ya poseía. Sin embargo, llegó la guerra civil sin que se hubiese llevado a efecto la mejora.

Ya en la postguerra, en 1941, la compañía elevó una solicitud para adquirir con fondos del Estado cinco automotores y poder establecer un tercer servicio de ida y vuelta que hiciera rentable la explotación. Pero en aquel momento los tiempos eran difíciles y la petición no pudo ser atendida. Y todavía en 1953, en vísperas del cese del servicio ferroviario, aún se trató de la adquisición de un nuevo lote de material motor de tracción diesel, sin que tampoco en esta ocasión se lograra llevarla a cabo.

Tras la supresión del ferrocarril, las plataformas, bogies y parte del equipo motor de los tres automotores se reaprovecharon en la línea de San Sebastián a la frontera francesa –“El Topo”– donde pasaron a las unidades número 30, 31 y 32.

Horarios y precios

Cuando se estableció el servicio ferroviario por esta línea, circulaban tres trenes de viajeros en cada sentido. A las 7 de la mañana salía de Pamplona un mixto, que tenía su llegada a San Sebastián a las 9,54. A las 14,10 salía otro mixto, que llegaba a las 17,12. Y a las 17,10 había un correo, que llegaba a destino a las 20,01. En sentido inverso, de San Sebastián a Pamplona, había un correo a las 7,05, que llegaba aquí a las 9,59; un expreso, que salía a las 11 y llegaba a las 13,49, y un mixto, con salida a las 17,15 y llegada a las 20,09²⁴.

Por entonces –año 1914– los precios del viaje de Pamplona a San Sebastián o viceversa, eran 14,30 pesetas en primera clase, 10,75 en segunda y 7,10 en tercera.

En 1929 aparecen en el horario únicamente dos trenes en cada sentido: uno con salida de Pamplona a las 8,15 y llegada a San Sebastián a las 11,35 y otro que salía a las 16,45 y llegaba a las 19,55. Las salidas de San Sebastián eran a las 6,45 y a las 16,45 y las llegadas a Pamplona a las 10,14 y las 20,20 respectivamente²⁵.

Los precios habían registrado en esos quince años un cierto incremento: el viaje en primera valía 18,85 pesetas, en segunda 14,15 y en tercera 9,40; y a pesar de lo que decía el horario, el viaje solía durar más de tres horas y media. Mientras tanto, el autobús de “La Roncalesa” cobraba el billete a 8,50 y efectuaba el recorrido en solo tres horas.

24. *Ferrocarril directo de Pamplona a San Sebastián*, folleto editado por la compañía en el verano de 1914 como reclamo publicitario de la nueva línea. Poseo un ejemplar en mi archivo particular.

25. *Guía Turística de Navarra*, editorial Aramburu (Pamplona, 1929), p. 200

El desafío de la carretera al ferrocarril estaba lanzado y la primera jugaba con ventaja²⁶. Fue precisamente a partir de ese año, con la entrada en servicio de los nuevos automotores diesel, cuando las antiguas tres clases, tradicionales desde los primeros tiempos del ferrocarril en España, quedaron reducidas en esta línea a sólo dos: coche-salón y clase única. El precio del billete en el coche-salón venía a ser equivalente al de la antigua segunda clase, mientras que el de clase única venía a costar lo mismo que hasta entonces valía el de tercera.

En los últimos tiempos del ferrocarril, poco antes de la suspensión del servicio, los horarios eran los siguientes: De Pamplona salía un mixto a las 7,50 horas, que llegaba a San Sebastián a las 11,28, y un tren ligero a las 17,25, con llegada a las 20,05. Además, había un mixto sólo hasta Leiza, que salía a las 18 y llegaba a las 20,07. De San Sebastián partía un ligero a las 8,24, que llegaba a Pamplona a las 11,26 y un mixto a las 16,55 que lo hacía a las 20,42. Por su parte, el mixto de Leiza salía a las 7,35 y llegaba a Pamplona a las 9,33²⁷.

Personal

La plantilla de empleados de este ferrocarril era de unos 120, procedentes en su mayoría de los pueblos por los que discurría la línea. Con el paso del tiempo, como es tradición entre los ferroviarios, era frecuente que entrasen a trabajar en el tren los hijos de los empleados más veteranos²⁸.

En el grupo de los agentes de tren, que eran los que prestaban sus servicios viajando en los convoyes, se encontraban los maquinistas, ayudantes de maquinista, fogoneeros, interventores o revisores y guardafrenos.

En el personal adscrito a las estaciones se contaban los jefes de estación, factores, factores auxiliares, mozos de carga y descarga y guardagujas.

Aparte estaban los obreros de vía y obras, organizados en brigadas de cinco trabajadores a cargo de un capataz o sobrestante, que realizaban las tareas de mantenimiento y reparación de la vía y acudían a cualquier punto donde fueran requeridos sus servicios, dentro del sector que cada brigada tenía asignado.

Por último, en los talleres centrales de la compañía, que estaban situados en la estación de Andoain, había secciones de mecánica, electricidad, carpintería, forja y todo lo necesario para la reparación y conservación del material móvil.

Las oficinas, así como el domicilio social de la compañía radicaban en San Sebastián.

26. URABAYEN, L., *Una interpretación de las comunicaciones en Navarra* (S. Sebastián, 1927), p. 8.

27. *Horario-Guía de Ferrocarriles*, ed. de 1951 (Aptdo. 257).

28. ESNAL y AMUCHÁSTEGUI, ob. cit. en la nota 8, pp. 46-47.

El tren durante la guerra civil

No hace falta insistir en el importante papel que, tanto por su situación como por su carácter de ferrocarril estratégico, le tocó desempeñar al “Plazaola” en lo referente a transporte de tropas y material militar en los años de la guerra civil de 1936 a 1939.

Hay que recordar a este respecto que en virtud de una Real Orden del Ministerio de Fomento, de fecha 24 de agosto de 1909, este tren tuvo desde su origen el carácter de ferrocarril estratégico. En dicha ley, al referirse al material de tracción y a las demás características de la línea, se especificaba claramente que “habrán de hallarse dispuestas a que las recorran en toda su longitud trenes de tropas de todas armas, con su material propio, a la velocidad comercial mínima de 25 kilómetros por hora”. Y se añadía: “estos ferrocarriles deberán hallarse dotados de material apropiado para el transporte de piezas de artillería de 4.500 kilogramos de peso máximo indivisible, y de 4,20 metros de largo en su mayor longitud”²⁹.

Y ese fue el papel que le tocó desempeñar en los años de la contienda, con toda la eficacia que le permitían su material y las características del trazado. Aún lo recordaba el periódico *Arriba España* al tiempo de la supresión de la línea: “Rindamos aquí un recuerdo a los méritos del fenecido ‘Plazaola’, que en tiempos de nuestra Guerra de Liberación, y por sus hechos bélicos, mereció la felicitación personal del Jefe del Estado. Rindamos recuerdo a este modesto tren, que en los tiempos difíciles en que faltaban cubiertas y gasolina, pudo prestar un inestimable servicio”³⁰.

Los años del estraperlo

Resulta curioso consignar que es ésta una de las facetas que más recuerdo dejó en la memoria de quienes conocieron el tren en funcionamiento.

Eran los años duros y difíciles de la postguerra, la cartilla de racionamiento, la Comisaría de Abastos y la Fiscalía de Tasas. En medio de la escasez general, siempre había género disponible para quien podía permitirse el lujo de pagarlo a precio más caro que el permitido. Se creó así un mercado negro, oficialmente perseguido y castigado por las autoridades con decomisos y fuertes multas, pero que pese a todo, nunca desapareció a lo largo de la etapa de penuria que dio lugar a su desarrollo.

“El Plazaola” no fue ajeno a este fenómeno socioeconómico, sino que tomó parte en él de forma bastante activa. Durante este período –los años cuarenta– los sacos de harina, de patatas, de alubias y otros artículos de primera necesidad viajaron “de mautute” en los trenes de la compañía se puede decir que continuamente. Los empleados del ferrocarril, especialmente los maquinistas, a pesar de la vigilancia de la Guardia Civil y de los inspectores de Abastos, se convirtieron en verdaderos expertos en el ca-

29. R.O. de 24 de agosto de 1909 (*Gaceta de Madrid* del día siguiente).

30. *Arriba España*, de 17 de febrero de 1954.



La primitiva estación de Pamplona, en la Avda. de Zaragoza, hacia 1940 (Archivo Municipal).

muflaje de los codiciados sacos y barquillas en los sitios más inverosímiles. Algunos llegaron a obtener por su cooperación en esta actividad ilegal y no exenta de riesgo, unos ingresos extraordinarios nada despreciables. Me contaba el hijo de un empleado que se llegaron a ocultar sacos entre los ejes de los automotores, realizando la operación en el único lugar donde era posible: el foso de reparación de las cocheras, de manera que sólo se podían recoger en el foso de la estación de destino. Mediante este laborioso pero eficaz procedimiento se lograban burlar las inspecciones, incluso en alguna ocasión en que hubo denuncias o chivatazos y se llegó a registrar el tren hasta el último rincón. Sin llegar a ese extremo, se recurrió a otros lugares, como el departamento del correo o bajo el carbón del ténder, junto a la cabina de la locomotora. Si había peligro o llegaba noticia de alguna inspección o intervención de la Guardia Civil, desde las propias estaciones se avisaba por teléfono para que, en algún punto señalado y sin vigilancia, se arrojasen los géneros por la ventanilla. De todo ello se podría escribir un extenso y variado anecdotario³¹.

31. El trabajo, tantas veces citado, de Esnal y Amuchástegui, recoge algunas anécdotas recogidas por las autoras, que realizaron en 1986 varias entrevistas a personas mayores que conocieron e incluso trabajaron en este ferrocarril.

La nueva estación de Pamplona

La primera estación que “El Plazaola” tuvo en Pamplona se puede decir que era la más modesta de todas las de la línea. Estuvo situada en el solar donde hoy se levanta la sede de UGT, edificio construido en 1953 para Casa Sindical. Era una construcción de piedra gris y ladrillo rojo, muy similar al resto de las estaciones de este tren, pero de una sola planta. Como suele ser habitual en las estaciones-término, las vías morían contra el andén principal y había otros andenes o muelles en disposición perpendicular, paralelos a las vías, para facilitar el acceso y salida a los vagones³². Por el lado de la actual avenida de Zaragoza, la separaba de la carretera un seto con una alambrada, y junto a él había un pequeño pabellón para retrete y lavabos. Más adelante, hacia la actual plaza de los Fueros, se encontraban el almacén de mercancías y las cocheras. Al principio, aquella estación caía “fuera puertitas” y se llegaba hasta ella atravesando los fosos y murallas del antiguo portal de San Nicolás, en la actual avenida de San Ignacio.

Conforme avanzaba el desarrollo urbano de la ciudad, en los años 30 y 40, las nuevas manzanas de casas del Segundo Ensanche fueron rodeando el antiestético barracón, que afeaba notablemente aquella zona. En vista de ello, el Ayuntamiento acordó con las compañías propietarias de “El Irati” y “El Plazaola” la construcción de una nueva estación común para ambos ferrocarriles, con fachada a la avenida del Conde de Oliveto, frente a Autobuses, y espacio suficiente para las vías, almacenes, cocheras y demás instalaciones en el espacio comprendido entre las calles Tudela y Yanguas y Miranda. Aparte de la planta baja, donde estaban las dependencias ferroviarias, la nueva estación contaba con tres pisos de viviendas protegidas. “Su mejor orientación –escribió ‘Ollarra’ en cierta ocasión– era sobre los andenes, y los vecinos tomaban el sol y ponían las ropas a secar a la vista de los viajeros. Más que una estación, aquello parecía el patio de ‘La Revoltosa’”³³.

Aun que la nueva estación se construyó entre los años 1944 y 1946, “El Plazaola” no empezó a utilizarla hasta 1948. Para ello hubo que desviar previamente un tramo de la vía desde el paso a nivel de la Cruz Negra, cerca de la Casa de Misericordia, hasta la nueva estación, lo que permitió inutilizar la vía antigua y terminar la urbanización de la avenida de Zaragoza y la calle Tudela.

Tiempos difíciles. El principio del fin

En agosto de 1952, la compañía elaboró un detallado informe, en contestación a un cuestionario que sobre la situación del ferrocarril le fue remitido por la superioridad.

32. Varias fotografías de aquella primera estación se pueden ver en ARAZURI, J.J., *Pamplona, calles y barrios*, t. II, pp. 344-345 y t. III p. 344.

33. OLLARRA (seudónimo de J.J. URANGA), “La explanada del Plazaola”, en *Diario de Navarra* de 20 de noviembre de 1962. Fotos de la nueva estación se pueden ver en ARAZURI, J.J., ob. cit., t. I, p. 220, t. II, p. 347 y t. III, pp. 324, 325 y 328.

En él se hacía constar, de entrada, que el estado de cuentas de la explotación era ya por entonces altamente deficitario. Se comenzaba por analizar los costos del combustible, con los siguientes resultados:

A lo largo del último año –1951– los trenes realizaron en total un recorrido de 156.008 kilómetros. De ellos, 64.939 con tracción a vapor, consumiendo 1.663,5 toneladas de carbón, que a razón de 391,01 pesetas la tonelada, costaron 650.256,70 pesetas. El resto, 91.069 kilómetros, se efectuaron con tracción diesel, consumiendo 67.320 litros de gas-oil, que a 1,43 pesetas el litro, supusieron 96.806,64 pesetas.

Para 1952, a la vista de los nuevos precios del carbón y del gas-oil, se había calculado un incremento del gasto –sólo en la partida de combustible– de 70.622 pesetas. Por el contrario, el importe de los billetes permanecía prácticamente sin alteración.

El balance de la empresa ferroviaria era por entonces el siguiente:

Producto de la explotación:	1.460.052,72 pesetas
Gastos generales:	3.354.383,45 pesetas
Déficit:	1.894.330,73 pesetas

El panorama, como se puede ver, no podía resultar más sombrío para la compañía.

Por entonces, el parque móvil de este ferrocarril estaba integrado por 8 locomotoras de vapor, 3 automotores diesel, 14 coches de viajeros, 2 furgones mixtos, 75 vagones de mercancías y 8 plataformas. En la cochera de la estación de Pamplona solía haber una máquina de reserva y tres coches de viajeros, y en la de Leiza otros dos coches. El resto del material, por lo general, “dormía” en el depósito de Andoáin³⁴.

Proyecto de modernización

A pesar del desalentador balance que acabamos de reseñar, y tratando sin duda de hacer viable la explotación de la línea, todavía tuvo la compañía la iniciativa de presentar un proyecto de mejoras, como única alternativa a la supresión del servicio ferroviario, que de seguir así las cosas, se veía cada vez más inminente.

En primer lugar, a la vista de las cifras antes mencionadas, se contemplaba como premisa necesaria la transformación total de la tracción a vapor –que resultaba, además de cara, incómoda y anticuada– en tracción diesel. Para ello, se proponía la adquisición de cinco automotores: tres de ellos de viajeros, con un coste total de 8.400.000 pesetas, y dos más, que sirvieran indistintamente para servicios de viajeros y de mercancías, y que estaban valorados en 6.000.000 de pesetas.

Para mejorar las condiciones del servicio y poder desarrollar una velocidad más aceptable, se contemplaba también la revisión y reparación de la vía, que se podría lle-

34. MARTINENA, J.J., “Un recuerdo al Plazaola”, en *Diario de Navarra*, 18 y 25 de octubre de 1983. Este artículo, que se publicó en dos entregas, fue elaborado a partir de los interesantes datos que obran en el expediente relativo a la supresión del tren, cuya carpeta se encontraba entonces en el Archivo General de Navarra, de donde se llevó posteriormente al Archivo Administrativo, cuando éste se desgajó y pasó a depender del Departamento de Presidencia.

var a cabo de forma gradual. De entrada, se estimaba necesaria la compra de 30.000 nuevas traviesas, con un presupuesto aproximado de 900.000 pesetas.

En cuanto al material móvil, se repararían y acondicionarían un mínimo de seis coches de viajeros, con un coste de unas 360.000 pesetas, al objeto de poder mantener un servicio de tres trenes diarios. Y se arreglarían unos veinte vagones de mercancías, lo que suponía un desembolso calculado en unas 150.000 pesetas.

También estaba previsto revisar y poner a punto la línea telefónica propia del ferrocarril, por unas 50.000 pesetas, y la adquisición de piezas de recambio y accesorios para los automotores, valorados en 200.000.

Contando con que todo este programa de mejoras saliera adelante, la empresa explotadora se proponía establecer el siguiente servicio diario entre Pamplona y San Sebastián:

- 1.º Un tren rápido diario en cada sentido, compuesto por un automotor y un coche de viajeros, sin correo, que invertiría dos horas en efectuar el recorrido total del trayecto. El consumo aproximado anual de gas-oil de este servicio se calculaba en 71.540 litros.
- 2.º Un tren correo diario en cada sentido, compuesto por un automotor, un coche de viajeros y un coche mixto de viajeros y furgón-correo, que realizaría el viaje aproximadamente en dos horas y 15 minutos. El consumo anual se estimaba en 80.482 litros de gas-oil.
- 3.º Un tren correo diario en cada sentido, con idéntica composición que el anterior, que efectuaría el viaje en unas dos horas y media. El consumo anual sería en este caso de 84.953 litros de combustible.
- 4.ª. Aparte de estos servicios de trenes de viajeros, se realizarían los necesarios de mercancías en ambos sentidos, para los cuales se calculaba un consumo anual de 74.460 litros de gas-oil.

La empresa ferroviaria entendía en las conclusiones del proyecto, que con un servicio más rápido, más cómodo y más seguro que la carretera, el tráfico de viajeros y de mercancías acabaría por volver al ferrocarril. Incluso en el estudio de rentabilidad que elevaron, con objeto de solicitar ayuda oficial para llevar a cabo las mejoras proyectadas, tuvieron el optimismo de incluir –como en el cuento de la lechera– en el capítulo de beneficios, la recaudación de billeteaje que por entonces se calculaba que obtenían las empresas de autobuses de “La Roncalesa”, “La Aresoarra” y “La Muguiroarra”.

Como complemento a este proyecto, que resultaba demasiado ambicioso en las circunstancias que atravesaba, no sólo la compañía, sino el país entero, se pidió a la empresa MACOSA, de Barcelona, estudio y presupuesto de los automotores diesel que se trataba de adquirir, tipo Maybach, que venían a ser una versión modernizada de los que ya poseía la compañía desde 1929, y a los que ya nos hemos referido³⁵.

35. *Ibíd.*

Proyecto de fusión con “El Irati”

Desde que en 1950 los dos ferrocarriles de vía estrecha vinieron a compartir una amplia y moderna estación en la avenida del Conde Oliveto, parecía que “El Plazaola” y “El Irati” estaban condenados a un mismo destino. Y así fue, sólo que éste fue el peor de los posibles. Los planes que por entonces se estudiaron para unificar ambas líneas no llegarían nunca a convertirse en realidad.

En el proyecto al que nos venimos refiriendo, se contemplaban algunos aspectos concretos de este plan de unificación. Para poder llevarlo a efecto era preciso que los automotores y vagones de “El Irati” modificasen el tipo de los topes y enganches que venían empleando, el calaje de las ruedas y otros detalles que resultaban necesarios para el acoplamiento del material de ambas compañías en la composición de los trenes. También habría que trazar una nueva explanación independiente en los puntos en que la línea del tranvía discurría por la carretera. “Efectuado todo esto –decía el informe– se estaría en condiciones de un intercambio de coches de viajeros y vagones de mercancías, no solamente entre el material de ‘El Irati’ y la Minera Guipuzcoana (‘Plazaola’), sino también con el de todas las compañías de vía estrecha de la red del norte de España...”³⁶.

La nueva línea resultante de la proyectada fusión contaría con dos ramales, o empleando otro término muy ferroviario, con dos secciones: una de Pamplona a San Sebastián y otra de Pamplona a Aoiz y Sangüesa.

La idea pareció tomar impulso en los años 1952 y 1953, pero no pasó de los papeles. El asunto era bastante más complejo de lo que a primera vista parecía, y se avecinaban nuevas dificultades, que acabarían convirtiéndose en insalvables. Los dos trenes estaban ya heridos de muerte, y nada se podía hacer –al menos por entonces– para reanimarlos y posibilitar su resurgimiento.

Una comisión para buscar soluciones

El año 1952 se constituyó una comisión para analizar a fondo la viabilidad económica de los dos ferrocarriles mencionados. En definitiva, se trataba de que las Diputaciones de Navarra y Guipúzcoa y los ayuntamientos de los pueblos y valles del trayecto, como principales beneficiarios de la subsistencia del tren, viesan la posibilidad de realizar aportaciones económicas que permitiesen a la compañía enjugar, al menos en parte, las pérdidas que venía soportando, e incluso llevar a cabo algunas mejoras que hicieran rentable el servicio ferroviario.

El 15 de diciembre de 1952 se reunió dicha comisión en San Sebastián, bajo la presidencia de un delegado de la Dirección General de Ferrocarriles, y con asistencia de representantes de ambas diputaciones y de las dos compañías ferroviarias afectadas

36. *Ibíd.*

por el problema. En dicha reunión se habló de las nuevas perspectivas que se abrían para “El Plazaola” con la apertura de las minas de Potasas de Navarra, calculándose que ello supondría para el ferrocarril un volumen de transporte de unas 300.000 toneladas anuales, que irían aumentando progresivamente, conforme avanzase la explotación. También se dio lectura a los informes elaborados por ambas compañías a instancias de la Administración. Según estos informes, las mejoras necesarias para mantener dignamente el servicio, suponían un desembolso de 25 millones en el caso de “El Irati” y algo más de 16 en el de “El Plazaola”. Se trató también de la posibilidad de unificar ambos ferrocarriles. Los representantes de las Diputaciones, Srs. Gortari, de la de Navarra, y Laborde, de la de Guipúzcoa, resaltaron el interés de ambas líneas férreas, que creaban riqueza y aseguraban el transporte en aquellos tiempos de restricciones en el suministro de carburantes. Como resultado de la reunión, se acordó solicitar una entrevista con los dirigentes del Instituto Nacional de Industria, “al objeto de especificar la utilidad de sus ferrocarriles para los fines del I.N.I.” de cara a la futura explotación de las minas de Potasas. También se acordó solicitar otra entrevista con el Ministro de Obras Públicas, conde de Vallellano, con el fin de “fijar la solución definitiva que mejor convenga al interés nacional”.

La comisión volvió a reunirse el 21 de marzo de 1953, esta vez en Pamplona. Tras una entrevista con los representantes del I.N.I. Srs. Ocharán y Suárez Inclán, quedó confirmado que con la anunciada apertura de Potasas de Navarra, que se preveía en un plazo de entre tres y cinco años, se abrían nuevas perspectivas para “El Plazaola”, dada la conveniencia de utilizar dicha línea para el transporte del mineral al puerto de Pasajes. “El Irati” en cambio, al carecer de interés para la nueva explotación minera, quedaba abandonado a sus propias posibilidades, con la única esperanza de una posible fusión de ambas líneas. La Diputación, por su parte, hizo saber que no estaba dispuesta a subvencionarlo, dada su escasa rentabilidad. En vista de ello, el portavoz de la sociedad, Sr. Arvizu, manifestó la necesidad de solicitar cuanto antes de las autoridades competentes el abandono de la explotación, incluso cediendo a la Sociedad Minera Guipuzcoana el tramo Pamplona-Aoiz, en el caso de que considerase oportuno agregarlo a la línea de “El Plazaola”³⁷.

Las inundaciones de octubre de 1953

En ese mismo estado se encontraba la situación a mediados de octubre de 1953, cuando un violento temporal de lluvias azotó reciamente varias zonas de Navarra y parte de Guipúzcoa. Las aguas anegaron el tendido de la vía de “El Plazaola” en diversos puntos del trayecto, llegando a arrastrar alguno de los puentes. El día 16 de dicho mes, el tren que había salido de Pamplona en dirección a San Sebastián tuvo que volver atrás desde las inmediaciones de Irurzun, ante la imposibilidad material de poder con-

37. *Ibíd.*

tinuar el viaje. Tras la riada, que produjo cuantiosos daños en el trazado de la línea, la compañía decidió no acometer la reparación de la vía ni de los puentes, terraplenes y muros de contención, seriamente dañados por la inundación. Como consecuencia de esta decisión, quedó temporalmente interrumpido el servicio ferroviario, que, como veremos, ya no volvería a reanudarse. Así lo recordaba el gerente de la compañía en una carta al Vicepresidente de la Diputación, don Miguel Gortari, el 2 de septiembre de 1954: "...que por causa de los temporales sufridos en esta región en el mes de octubre próximo pasado, que causaron en las líneas de la empresa graves desperfectos, pues fueron afectados la vía, terraplenes y muros en diversos puntos de Navarra y de Guipúzcoa, así como en Navarra la crecida del río Larráun arrastró un puente formado por tres tramos metálicos de 10,50 metros cada uno, con sus pilares centrales, el servicio ferroviario se halla totalmente paralizado desde el día 15 del citado octubre, por lo que la empresa solicitó de la Dirección General de Ferrocarriles se adoptasen las medidas urgentes precisas para resolver definitivamente la situación"³⁸.

Entonces, sin embargo, nadie creyó que la suspensión fuese definitiva. Posiblemente la propia compañía tampoco lo creyó en un primer momento. Sus responsables, mientras tanto, seguían a la espera del resultado de las gestiones que se habían emprendido en distintas instancias, que al final no dieron ningún resultado, lo que acabó por desembocar en la supresión definitiva del servicio y el consiguiente levante de las vías e instalaciones del ferrocarril.

La actitud de los pueblos

El 19 de febrero de 1954, viendo que habían pasado cuatro meses y el servicio no se reanudaba, los ayuntamientos de los pueblos afectados mantuvieron una reunión en Lecumberri. El Gobernador Civil –el célebre Luis Valero Bermejo– se presentó en ella al final, para conocer de primera mano cuál iba a ser la postura que allí se iba a adoptar en relación con el asunto, que se consideraba ya a estas alturas de interés provincial. La postura elegida fue la más fácil y cómoda: recabar el apoyo de la Diputación y del Gobernador, para tratar de impedir que el ferrocarril desapareciera, pero sin comprometerse nadie a realizar aportaciones económicas concretas. No era esa, naturalmente, la filosofía –como ahora se dice– del Ministerio de Obras Públicas, ni el espíritu de las leyes de 21 de abril de 1949 y de 17 de julio de 1953, que precisamente lo

38. Algunos puentes ya habían sido arrastrados por las aguas en ocasiones anteriores, como le ocurrió al de la Rochapea de Pamplona, que era también de estructura metálica sobre pilares de piedra, y se lo llevó la corriente el 27 de noviembre de 1930. Fue reconstruido en hormigón armado por el contratista Rufino Martinicorena, según proyecto de los ingenieros Srs. Mayo hermanos, y las pruebas de resistencia se llevaron a cabo el 19 de junio de 1931. Ver *Diario de Navarra* del 20 de junio. En aquella ocasión quedó interrumpido durante siete meses el servicio hasta la estación de Pamplona-Ciudad, por lo que los trenes llegaban y salían de la estación del Empalme en el barrio de la Rochapea, lo cual quitó al Plazaola la que tal vez fue su principal ventaja, que era el disponer de una estación muy próxima al centro de la ciudad.

que buscaban era comprometer a las haciendas locales en el apoyo económico a los ferrocarriles deficitarios de vía estrecha. La primera de ellas, ya en su preámbulo, se refería a la necesidad de “la contribución al sacrificio estatal de las entidades locales, principales –cuando no únicas– beneficiarias de la subsistencia de esos ferrocarriles”, y en su artículo 24 remitía con toda claridad a las Diputaciones y Ayuntamientos el deber de colaborar económicamente al sostenimiento de las líneas deficitarias.

¿Un ferrocarril explotado por la Diputación?

Todavía se permitió el Gobernador Valero –hombre antiforal donde los hubiera– proponer a la Diputación una tercera vía: que fuese la propia Corporación la que pasase a explotar directamente el servicio ferroviario, dándole carácter provincial y corriendo con los gastos de su mantenimiento. Algo parecido a lo que venía haciendo la Diputación de Guipúzcoa con el ferrocarril del Urola, que unía Zumárraga con Zumaya, y que se mantuvo en servicio hasta 1986. Así se lo exponía al Vicepresidente de la Diputación, D. Miguel Gortari, en una carta de fecha 19 de febrero de 1954:

“...La aspiración de la Sociedad Minera Guipuzcoana es sin duda la de que el ferrocarril se levante, ya que sólo con la venta del carril puede reintegrar a los obligacionistas y a los accionistas, al mismo tiempo que liquidar todas las deudas. Mas, como es natural, esto no interesa al servicio público y estoy convencido de que el Ministerio de Obras Públicas tomaría en consideración la pretensión de la Diputación de ser la concesionaria...” No andaba desencaminado el Gobernador en cuanto a las intenciones de la compañía, la cual, en un informe dirigido a la Dirección General de Ferrocarriles el 10 de enero de ese mismo año, había echado sus cuentas, y le salían en esta forma: el levante del ferrocarril produciría 25.686.000 pesetas; el total que se debía, entre deudas e indemnizaciones, ascendía a 24.393.574 pesetas, y continuar con la explotación suponía un coste de 20.178.408 pesetas. Así que, a la vista de estos datos, la suerte parecía ya estar echada.

Sin embargo, mirando por el bien público –el interés nacional, como se decía entonces– Valero sugería la posibilidad de crear una red provincial de ferrocarriles de vía estrecha, en la que se podían integrar, además del “Plazaola”, los de “El Bidasoa” y “El Irati”. Por eso insistía el Gobernador en su carta: “Creo que vale la pena el estudiar el asunto, y por de pronto, para evitar que el Ministerio de Obras Públicas permita la liquidación del ferrocarril, que sepa el propio Ministro la posibilidad de una solución provincial, y que por tanto la caducidad de la concesión no se haga precipitadamente y sin contemplar otras posibles soluciones”. Terminaba sugiriéndole la conveniencia de encargar un estudio al respecto, que podía correr a cargo del prestigioso ingeniero D. Alejandro Mendizábal³⁹.

39. Archivo Administrativo del Gobierno de Navarra, carpeta con documentación relativa al cierre del Ferrocarril del Plazaola. ❖

La postura de la compañía. Situación económica

Todo parece indicar que para entonces ya se habían enfriado en los directivos de “El Plazaola” –si es que alguna vez las tuvieron– las ilusiones concebidas no hacía mucho con ocasión de la anunciada apertura de la explotación de Potasas de Navarra. La Sociedad Minera Guipuzcoana de lo que trataba a estas alturas era simple y llanamente de levantar la vía, y con el producto de la venta del carril poder reintegrar, siquiera en parte, a deudores y accionistas, y en este sentido estaba encaminando sus gestiones ante la Dirección General de Ferrocarriles.

Según un estado de cuentas efectuado por entonces, el déficit real que venía arrasando la compañía era ya de 6.123.438,31 pesetas de las de entonces. En el caso de continuar con la explotación, las perspectivas de futuro resultaban cada vez más sombrías, a pesar de las excepcionales condiciones en que tenían concedidos los créditos. El déficit continuaría acumulándose progresivamente al ya existente, salvo que se aprobase un fuerte reajuste en el precio del billeteaje, lo que naturalmente favorecería al transporte por carretera. Por eso, de lo que se trataba a toda costa era de obtener alguna subvención oficial que viniese a paliar este estado de cosas, pero esta posibilidad se iba viendo cada día más remota.

Tan sombrío era el panorama en este febrero de 1954 que la prensa local publicó por aquellos días un reportaje, dando cuenta en primera plana de la muerte del ferrocarril. A mayor abundamiento, a los pocos días se daba cuenta de un estudio sobre el posible aprovechamiento del túnel de Huici para su uso por carretera⁴⁰.

El 2 de septiembre de aquel mismo año, el director gerente de “El Plazaola” don Florentino Azqueta, elevó una instancia a la Diputación, dando cuenta de la dramática situación en que se hallaba la compañía. “Por los medios de tracción actuales –decía– la explotación resulta fuertemente deficitaria desde hace mucho tiempo”. Exponía también los daños causados por la riada de octubre del año anterior y las gestiones realizadas ante el Estado para que, de una u otra forma, se resolviese la situación. En aquel momento, el expediente se hallaba pendiente del informe del Consejo Superior de Ferrocarriles. Lo que la compañía solicitaba en su escrito era que la Diputación diese a conocer la forma en que podía contribuir económicamente, caso de que considerase conveniente el mantenimiento del ferrocarril, y en tal caso, lo manifestase oficialmente al Ministerio de Obras Públicas.

Una explicación desde la prensa oficialista

El diario local *Arriba España* fue el único que tomó parte de forma directa en el espinoso asunto de la agonía del tren. En una serie de artículos publicados entre los meses

40. *Arriba España*, 17 de febrero de 1954. El proyecto era obra del ingeniero director de Caminos de la Diputación Foral de Navarra, D. Miguel Erice, y lleva fecha del 20 de marzo de ese mismo año.

de febrero y abril de 1954 dio una serie de claves que, a falta de otras fuentes más explícitas, ayudan a entender la situación que desembocó en el cierre de la línea.

“Debe ya de pertenecer al dominio público –decía el citado periódico– que aun que la compañía perdía diariamente unos 600 duros, ello era debido, en gran parte, a la lamentable administración de dicho tren. ‘El Plazaola’, explotado por la misma compañía que administraba el Ferrocarril de la Frontera (el *Topo*) fue en todo momento y a todos los efectos, filial de aquel. Y al *Topo* fue a parar cuanto de decente tenía ‘El Plazaola’, no importando demasiado dismantelar su servicio, que acaso con una mejor visión económica hubiera podido salvarse de la ruina”⁴¹.

“Personas entendidas en esta materia estiman que en ‘El Plazaola’ no era precisamente el tráfico de viajeros el llamado a producir beneficios, sino el tráfico de mercancías. Alguien no totalmente ajeno a la compañía estima que el movimiento de vagones del ‘Plazaola’ se realizaba de forma arbitraria, a capricho de unos pocos, sufriendo la compañía en consecuencia respetables pérdidas. Uno de estos privilegiados podía lograr que el tren cargase en Andoáin su mercancía con destino a Pamplona, aún cuando para ello fuera necesario despreñar en la estación de Pamplona cargamentos con dirección a San Sebastián. En caso como el anterior, y en otros análogos, los vagones viajaban hasta Andoáin de vacío, sin porte, con todos los agravantes económicos que ello implica”.

“Abuso análogo ocurría con el tráfico de viajeros, a consecuencia de las absurdas facultades dadas a los interventores, a veces autorizados a cobrar al viajero recargos de un 200 por 100 en los billetes. El público naturalmente terminó por aborrecer el viaje en ‘El Plazaola’, cuya compañía, por otra parte, hace tiempo había dejado de estimar que entre las personas y los fardos existe cierta diferencia”.

Un testigo cualificado, don Isidoro Patús, que fue muchos años jefe de la estación de Pamplona y más tarde inspector-jefe de la compañía, coincidía –en una entrevista publicada uno de aquellos días– en que la gestión llevada a cabo por la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías (SEFT) fue desastrosa para ‘El Plazaola’. ¿Qué ocurrió durante ese período? Según Patús, “un total abandono del ‘Plazaola’. Como el Estado abonaba el tanto por ciento señalado por la Ley Estratégica siempre que se produjeran déficits en la explotación, la sociedad carecía del estímulo necesario para desarrollar el negocio. Había una nómina innecesaria de director, subdirector, inspectores y otros altos cargos con magníficos sueldos –parásitos de las subvenciones estatales– y no existía la menor preocupación por mejorar el material”⁴².

Esa misma opinión estuvo por entonces muy extendida y yo mismo he llegado a oírla a personas mayores, incluso en mi familia. A veces, la verdadera explicación de los hechos no hay que buscarla necesariamente en los casi siempre asépticos informes de la documentación oficial.

41. *Arriba España*, 4 de abril de 1954.

42. *Arriba España*, 21 de febrero de 1954. El hecho cierto es que la S.E.F.T. pasó a encargarse de la explotación del ferrocarril con fecha 26 de noviembre de 1923 y poco después, a partir de 1926, se inició el déficit en los resultados de la compañía.

El último proyecto de mejoras

Con fecha 11 de diciembre de 1954, el Sr. Azqueta remitió al Presidente de la Diputación Foral, don Miguel Gortari Errea, un nuevo proyecto de mejoras para la línea, cumpliendo así lo acordado en la entrevista que poco antes habían mantenido con el Director General de Ferrocarriles. El proyecto era bastante realista, pero posiblemente algo ambicioso en aquellas circunstancias. A la vista del mismo, casi parecía que el ferrocarril podía subsistir por sus propios medios. La aportación que se esperaba de las arcas forales únicamente serviría para cubrir posibles errores de apreciación, tanto en los costos de la explotación como en el cálculo de beneficios. No se incluía como gasto la reparación de los daños causados en la línea por las inundaciones del 53, porque se hallaba en curso una petición de crédito para que se le indemnizase a la compañía por los cuantiosos perjuicios que sufrió en aquella ocasión.

Casi un año después, en octubre de 1955, el plan de mejora de la línea férrea promovido por la sociedad explotadora volvió a entrar en la Dirección General de Ferrocarriles, avalado con el dictamen favorable del Consejo de Obras Públicas. Se proponía en él la adquisición de cuatro automotores de gas-oil, amortizables en veinte años. Sin embargo, la resolución final del Ministerio estaba pendiente de lo que contestasen las Diputaciones de Navarra y de Guipúzcoa en lo referente a posibles subvenciones o ayudas económicas de carácter oficial.

El 25 de octubre, el Presidente de la Diputación guipuzcoana se dirigía al Vicepresidente de la de Navarra, tratando de que ambas corporaciones adoptasen su resolución al respecto en términos parecidos. El Sr. Gortari le contestó que para uno de los próximos días tenía convocados a los ayuntamientos de los pueblos del recorrido, para conocer si estaban dispuestos a hacer alguna aportación económica con vistas a la continuidad del servicio. La posición de los ayuntamientos era la ya conocida: querían que subsistiera el tren, pero no tenían intención de desembolsar dinero. Naturalmente, sobre esta base, un acuerdo razonable para el mantenimiento de la línea resultaba poco menos que imposible⁴³.

Clausura del ferrocarril y liquidación del material

Sin embargo, todavía habría que esperar tres años hasta ver publicado en el Boletín Oficial el Decreto que autorizaba a la Sociedad Minera Guipuzcoana, titular de la concesión del ferrocarril, a clausurar definitivamente la línea y proceder a levantar las vías y demás infraestructuras. El documento fue firmado por el entonces Jefe del Estado, general Franco, en el Pazo de Meirás el 5 de septiembre de 1958, siendo ministro de Obras Públicas Jorge Vigón. Como causas que motivaban la resolución señala el Decreto el déficit de la explotación, el bajo rendimiento de los automotores, el aumento

43. Carpetta citada en la nota 39.

de los costes de mantenimiento y la fuerte competencia del transporte por carretera. Y de manera especialmente decisiva, los daños ocasionados por las inundaciones de octubre de 1953, que dieron lugar a la suspensión del servicio por tiempo indefinido, que acabó siendo definitiva⁴⁴.

Al tiempo del cierre de la línea, el material de las vías se valoró en 15.924.660 pesetas. Las locomotoras, que pesaban en total 340 toneladas, vendidas al peso al precio de 10 pesetas el kilo, en 3.400.000. Los tres automotores, orgullo de la compañía en los años 30, a 200.000 pesetas cada uno, 600.000. Los 16 coches de viajeros, a 20.000 pesetas, 320.000, y los 97 vagones de mercancías, a 3.000 pesetas, 291.000. En la valoración no entraban los edificios de estaciones, almacenes, cocheras y talleres. Como curiosidad, anotaremos únicamente que los 10.000 metros cuadrados de terreno en la estación de Pamplona –la otra mitad era propiedad de “El Irati”–, se evaluaron entonces en cinco millones.

Levante de la vía. Del antiguo tren a la vía verde

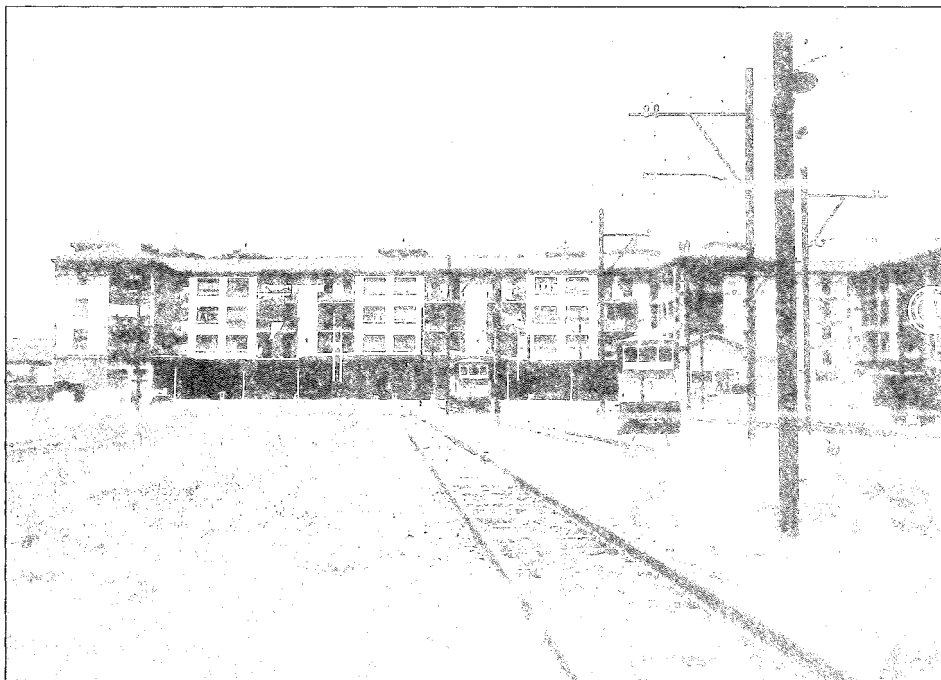
Los trabajos de desmantelamiento o levante de la vía, para la venta de los raíles, bridas, tirafondos y traviesas, se llevaron a cabo a lo largo del año 1959. Recuerdo que al terminar de levantar la playa de vías de la estación de Pamplona, se encontraron con una de las antiguas locomotoras de vapor, que se había quedado depositada en la cochera, con algún otro vagón, seguramente desde la suspensión del servicio seis años antes. Estuvo algún tiempo allí, varada sobre el balasto, hasta que se la llevaron para el desguace.

Para los trabajos de levante se contrató como obreros de vía y obras a muchos de los antiguos trabajadores del ferrocarril. He podido ver el contrato de un vecino de Leiza, que anteriormente era guardagujas de la estación de Lecumberri, y que se le contrató el 4 de mayo de 1959 con un jornal de 33,48 pesetas por día trabajado, más un complemento diario de 2,01, en compensación de vacaciones no disfrutadas y un plus de 7,95 por hora en concepto de dieta. El contrato lleva una diligencia de extinción con fecha 8 de diciembre, lo que parece indicar que los trabajos se dieron por finalizados para entonces⁴⁵.

La estación de Pamplona, en la avenida de Conde Oliveto, fue demolida en 1973, y en su solar se levanta hoy la sede del Servicio Navarro de Salud. En la explanada que en su día ocupaban las vías, cocheras y almacenes, se habían construido ya para esa fecha varios edificios de viviendas, tanto por el lado del “Plazaola” –el que corresponde a la calle Yanguas y Miranda–, como por el lado de “El Irati”, que era el que mira a la calle Tudela. Por ese tiempo, o poco después, se derribaron también las esta-

44. *Boletín Oficial del Estado*, 30 de septiembre de 1958, núm. 234, pp. 8.570-71.

45. En 1986, el expediente del levante del ferrocarril, del año 1959, se hallaba en el archivo del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco. Esnal y Amuchástegui, ob. cit., p. 55.



Año 1955. La nueva estación de Irati y Plazaola en la Avda. de Conde Oliveto (Archivo Municipal).

ciones de Pamplona-Empalme y de Ainzóain. Con anterioridad se había tirado la de Sarasa, para ensanchar la carretera. La de Irurzun fue demolida en dos fases: primero el almacén de mercancías y luego, en 1982, el edificio de la estación.

Actualmente se mantienen en pie las de Latasa, Lecumberri, Huici y Leiza. La segunda de ellas ha sido recuperada y rehabilitada y sirve de sede al Consorcio Turístico del Plazaola. Como es sabido, en estos últimos años se han llevado a cabo importantes trabajos de acondicionamiento de una parte considerable del antiguo trazado como “vía verde”, para uso de senderistas y paseantes, y se espera que en los próximos años se siga avanzando en el proyecto hasta su total conclusión.

Estudios

La cuestión comunera en Funes, 1839-1963

José Miguel Gastón

1. El expolio de la “Hacienda de menores” tras la 1ª Guerra Carlista

Los efectos de la Guerra Carlista no fueron, en Funes, parece ser, tan nocivos como en otras localidades próximas. En la vecina Peralta, sin ir más lejos, entre 1845 y 1849 se enajenaron más de 5.100 hectáreas de bienes concejiles¹. No obstante, las deudas contraídas por el municipio durante el conflicto armado carlista le obligaron a arbitrar soluciones con las que subsanarlas². Así, el 25 de febrero de 1839, el ayuntamiento vendió a carta de gracia las yerbas de la Dehesa y Dehesilla; bienes sobre los que, sin embargo, hizo uso de retracto en abril de 1844³. Tres años después, en 1847, las deudas persistían, por lo que el ayuntamiento pidió facultad para vender las corralizas de Barrancar y Dehesa Nueva. La ausencia de licitadores en la subasta obligó a la corporación a ofertar a los posibles compradores otros bienes más sugerentes: Iñiestar y Facería y Valdebutre, aunque, por lo que se desprende de documentación posterior, tampoco fueron adquiridas por nadie⁴. Por ese motivo, en mayo de 1852, la corporación convocó a los mayores contribuyentes y a los acreedores de la guerra carlista a una se-

1. GASTÓN (2002).

2. A. M. Funes, cj. 113. Previamente, las “urgencias” de la Guerra de la Independencia motivaron que se vendieran las aguas y las yerbas del “Soto y Monte llamado del Montecillo”. Se las adjudicó, el 14-5-1812, D. Saturnino Lacarra, vecino de Funes, por 1.150 ducados navarros. Además, la venta se hizo con la condición de que los vecinos no pudieran entrar a cazar y leñar. La ley 111 de las Cortes de los años 1817-18 sancionaría dicha venta.

3. A.M. Funes, cjs. 113 y 436. Las compró el rico propietario de Peralta José Bermejo Campo por 2.600 duros. En febrero de 1841, la municipalidad reconocía deber a Bermejo 7.772 reales de vellón, por lo que la compra de la Dehesa y Dehesilla sirvió, entre otras cosas, para regularizar el estado de deudas contraídas anteriormente por el ayuntamiento con él. Más noticias sobre Bermejo en GASTÓN (2002).

4. A.M. Funes, cj. 436. Diputación aprobó dicha venta el 1 de agosto de 1847.

sión extraordinaria que se celebraría el día quince de ese mes. En dicha reunión, acordaron buscar un préstamo con el que hacer frente a sus débitos. No llegó tampoco a concretarse dicha medida, ya que para evitar un nuevo endeudamiento, se arbitró una solución menos gravosa, aparentemente, para las arcas municipales. En marzo de 1854, se procedió al arriendo de las yerbas y aguas de las cuatro corralizas que habían pretendido enajenar: Iñiestar y Facería, Valdebutre, Barrancar y Dehesa Nueva. La solución no sirvió para cubrir las necesidades financieras de la corporación, por lo que pronto emergió la idea de privatizar algunos bienes comunales. Se escogieron los mismos que se habían subastado, por ser, probablemente, los más interesantes para los posibles licitadores.

El 20 de febrero de 1856, el ayuntamiento acordó solicitar permiso a la Diputación para sacar a pública subasta la venta “a perpetuo” de las yerbas y aguas de las referidas corralizas, “reservándose el labradío para el uso del agricultor como lo han tenido sus vecinos desde tiempo inmemorial”. Diputación accedió a las pretensiones municipales y, dos meses después, la corporación de Funes redactaba las condiciones de venta. En ellas se insistía en que sólo se vendían las yerbas y las aguas, y se recordaba que “respecto al derecho que los vecinos de esta villa y los de Peralta tienen a labrar, cazar y herbajar se entenderá en la misma forma que hoy se entiende: riciar, rastrojar, romper terrenos, pastar con las caballerías que vayan a trabajar y con las que vayan por leña y labrar cuando les acomode”.

Celebrada la subasta, a la que acudió un comisionado de Peralta para quejarse de las condiciones establecidas, por no ajustarse a las concordias y a la escritura de partición, se las adjudicó D. Ambrosio Yanguas, quien se las cedió a su “poderdante” D. José M^a Martínez de Arizala, vecino de Villafranca. Éste se había convertido en uno de los mayores prestamistas del ayuntamiento. Ya en febrero de 1844, la corporación reconocía haber recibido de él más de 150.000 reales de vellón para atender a los gastos ocasionados por las obras en el cauce del río y en la carretera a Peralta⁵. La venta se sancionó por escritura el 15 de diciembre de 1856, debiendo respetar el adquirente, además de los derechos vecinales referidos, las propiedades particulares que, de vecinos de Funes y forasteros, parece que existían en las corralizas privatizadas, lo cual venía a significar una auténtica “sanción administrativa” por parte del ayuntamiento, que legalizaba repartos de tierras, pero también usurpaciones del comunal⁶. Dos años

5. A.M. Funes, cj. 113. GASTÓN (2002). De igual forma, era prestamista del ayuntamiento de Peralta. A.M. Marcilla, cj. 85. También lo fue de la corporación de Marcilla, a quien había prestado, hasta 1856, más de 130.000 r. vn. Fruto de esas deudas, se adjudicó dos sotos en ese año, el de la Cueva y el Común. Poseía propiedades en Villafranca. Alguna noticia más en GARCÍA-SANZ MARCOTEGUI (1996: 602).

6. A.M. Funes, cj. 113 y 440/1. Se pagaron 446.000 reales de vellón. A.M. Funes, cj. 436. Los repartos de terrenos eran una práctica habitual. El archivo municipal contiene expedientes de repartos de terrenos comunales que comienzan en 1775 y finalizan en 1819. Uno de ellos se produce en 1813. El 29 de septiembre de ese año, el ayuntamiento, junto con un número importante de vecinos, acordó solicitar “facultad para roturar el soto llamado de Ramalhondo, Mejana y Sotillo, propios de los vecinos, haciéndose dicha rotura por suertes de robada cada una”, siendo, después, adjudicadas en “pública subas-

atrás el agrimensor del ayuntamiento, después de haber medido las “heredades de los términos de la jurisdicción de Funes” certificaba que había “en propiedad particular” un total de 25.930 robadas.

Cuadro 1
Funes, 1854. Distribución de la propiedad particular. En robadas

	<i>Monte</i>	<i>Ramalhondo</i>	<i>Regadío</i>	<i>Total</i>
<i>Tierra Blanca</i>	16.277	406	6.300	22.983
<i>Viña, olivar, arbolado</i>	677	350	1.920	2.947
<i>Total</i>	16.954	756	8.220	25.930

Fuente: A.M. Funes, cj. 440/1.

Fue, en definitiva, la venta de parte del patrimonio comunal, “lo que comúnmente se llama ‘Hacienda de menores’” la única fórmula para salir de la crisis en la que estaba inmersa la hacienda local de Funes⁷. El alcance de la medida, a nivel fiscal, parecía claro, manifestándose su incidencia en ese mismo momento, al reducir las deudas; no obstante, había otras cuestiones que en ese instante no eran capaces de percibir las corporaciones que propiciaron la privatización de los bienes comunales. “En aquellos años –relata un abogado en la 2ª República– no se le daba importancia al cultivo intensivo, como hoy se le da”, por lo que, con el transcurrir de los años, el pueblo de Funes tendría la oportunidad de manifestar, en varias ocasiones, su disconformidad con las enajenaciones llevadas a cabo. Porque, si bien es cierto que el proceso de intensificación agrícola que se inició en los años 50 en Navarra estuvo “garantizado” en Funes, con la pervivencia de ciertas servidumbres en los bienes privatizados, como las roturaciones, no lo es menos que, a la altura del primer tercio del siglo XX, la propiedad privada sobre las yerbas se contempló como un freno a las ansias roturadoras de un importante sector de la población, de la misma forma que lo fue, también, la restrictiva interpretación que de la costumbre hicieron un grupo de labradores, quienes, a partir de un desigual acceso a los bienes comunales se habían “apropiado”, a lo largo del si-

ta”. Con el dinero recaudado se cubriría parte de las deudas de guerra. El “Auditor General de Guerra de Navarra” aprobó el proceso el 9 de octubre de 1813. En total, unas 200 robadas. Una de las pocas condiciones que se establecían era que, una vez adjudicadas, no podían venderse a forasteros, pero sí a otros vecinos de Funes. Se abría, así, una posible vía acumulativa de suertes en pocas manos. Años después, el 19 de abril de 1826, el Real Consejo concedió permiso al ayuntamiento para poner en venta una serie de suertes en el término de las Boyas, “para con su importe uniformar a los voluntarios realistas de esta villa”. IRIARTE (1997) o LANA (1997) analizan estos procesos en el ámbito navarro.

7. El concepto “Hacienda de menores” aparece en un informe de un letrado de 1934, en pleno enfrentamiento entre corralicero y vecinos por el disfrute de los terrenos comunales.

glo XIX, de un buen número de hectáreas. Pero, quizás, fuera interesante, antes de analizar en profundidad lo ocurrido en el arranque del siglo pasado, echar un vistazo a los últimos años del XIX. Así, tendremos algunas de las razones que explican el intenso enfrentamiento del periodo siguiente.

2. La reactivación del viejo recurso a los bienes comunales y el control del poder municipal como forma de medrar

El crecimiento económico de los años centrales del XIX se paralizó al final de la década de los 60. No obstante, la crisis económica que iba a llegar tardaría en hacerlo, al menos hasta los años 80⁸. Mientras tanto, para dar respuesta a las expectativas que la coyuntura había creado, los vecinos de Funes insistieron en la utilización de los bienes comunales, como forma de garantizar unos rendimientos agrícolas crecientes⁹. En esta ocasión, la corraliza de Campo Funes fue el epicentro de sus reivindicaciones, solicitando al ayuntamiento, de manera recurrente, el reparto de suertes de tierra en dicho término, a fin de “roturarlo y cultivarlo en provecho del fomento agrícola”. Campo Funes fue el único término que Funes y Peralta siguieron compartiendo de lo que fue la vieja mancomunidad, que había sido dividida por la Diputación el 24 de septiembre de 1844. Peralta no tardaría en enajenar su parte, es decir, tres cuartas partes de esa corraliza, en 1857, adjudicándosela el vecino de Funes D. Raimundo Díaz Medrano, por la cantidad de 70.200 reales de vellón. El 10 de marzo de 1861, Díaz cedió a favor de los vecinos de Funes los derechos que había adquirido, previo pago de la cantidad que le había costado. La otra cuarta parte del término que había correspondido a Funes quedó como “de aprovechamiento común para los vecinos”¹⁰. La corporación, haciéndose eco del clamor popular y, sobre todo, para acallar las críticas de desidia que había recibido por parte de algunos sectores de la población, convocó a los vecinos a una reunión pública el día 4 de enero de 1877. Celebrada la “junta general de vecinos”, a donde acudieron unos 135, se acordó nombrar una “comisión especial compuesta de hombres de rectitud y celo” para que “entiendan en este asunto”. El siguiente paso, antes de solicitar el permiso a la Diputación, consistió en elevar una consulta a varios letrados sobre las posibilidades reales de reparto de la corraliza entre todos los vecinos y su posterior transformación en propiedad particular. El letrado con-

8. LANA (1997: 682) señala que “los avatares políticos del Sexenio –con las alzas de precios de la tercera guerra carlista– y el extraordinario “boom” exportador del vino que le sucedió retrasaron la crisis hasta los años ochenta”. GALLEGO (1986: 487) habla de “una larga onda expansiva de los precios del mosto, situada entre 1870 y 1886”.

9. A.M. Funes, cj. 436. Por citar algunos ejemplos, decir que en noviembre de 1862 el ayuntamiento pidió permiso para vender las intrusiones que un grupo de vecinos –unos 35– había hecho en el comunal; en total sobre 18 robadas, que habían plantado de viña. Intrusiones que, en 1869, vuelven a ser denunciadas; igual que en 1880, o en otros momentos.

10. Noticias sobre Díaz en GARCÍA-SANZ MARCOTEGUI (1996: 525-526) y GASTÓN (2002).

sultado se mostró contrario a ello, porque cuando se enajenó por parte de Peralta la corraliza de Campo Funes, lo fue garantizando las “servidumbres establecidas por las Concordias”, es decir, que los vecinos de Peralta mantenían los derechos de “leñar sin azada y cazar”. El dictamen no amilanó, ni mucho menos, a los vecinos. Estaban convencidos de que esas “opiniones[,] nacidas de ciertas tradiciones fundadas más bien en prácticas antiguas que la legislación vigente rechaza y que por tanto han caducado[,] hacen creer a algunos que sobre los terrenos tienen los vecinos de Peralta algunos derechos”. Por ello, enviaron una instancia a la Diputación, firmada por 125 vecinos, en la que, tras expresar que “se ha despertado el unánime deseo del vecindario en repartir esos terrenos por igualdad entre todos los vecinos”, solicitaban permiso para transformar “el estado erial de esas tierras en hermosas y productibles huertas”¹¹.

Los años pasaron sin resolver el fondo de la cuestión; así, a finales de 1880, una nueva comisión volvió a pedir la celebración de una “reunión pública para nombrar Junta que represente a los vecinos en la dirección y administración de las tres cuartas partes de la corraliza de Campo Funes y para que se decida si esa corraliza se ha de dividir entre los vecinos, sus propietarios, para que la planten viñas o la siembren”. La cuestión no parecía, de cualquier modo, sencilla. Por esos días, un nuevo informe advertía que el reparto en lotes de terrenos era peligroso, ya que “se corre el riesgo de que el Investigador del Estado haga la denuncia de la corraliza como comprendida en la categoría de bienes de propios”, por lo que el letrado planteaba un reparto temporal “por ser el cultivo una de las formas de aprovechamiento común”¹². Pese a ello, la “Junta de apoderados” creada fue caminando con paso firme hacia su objetivo, que no era otro que el reparto de terrenos, y consiguió del ayuntamiento, presidido por D. Enrique Acedo, la aprobación de un deslinde para saber qué correspondía al común de vecinos, aunque no se concretaría hasta cuatro años después, el 30 de abril de 1885, y de nuevo con Acedo como alcalde. Una comisión del ayuntamiento, compuesta, en su mayoría por acaparadores del comunal, salió ese día a la corraliza con el objeto de hacer la división y separación de la cuarta parte exceptuada de la desamortización con destino al goce de las yerbas para las ganaderías de los vecinos. Meses después, se repartieron 4 robadas y 5 almutadas en el Soto Alto y en Ontinaz a cada vecino¹³.

Los repartos vinieron a coincidir en el tiempo con la crisis agraria finisecular, que se inició a mediados de los 80, aproximadamente, fruto, entre otras cuestiones, de la caída de los precios de los cereales¹⁴. Para paliar, en cierta medida, sus efectos, se buscó el antídoto en el cultivo de la vid. En 1887, se produjeron los primeros contactos

11. A.M. Funes, cj. 436.

12. *Ibidem*. Firman la instancia Carlos Arnedillo, Juan Cruz Terés, León Díaz, Dionisio Martínez, Ruperto Irigaray, Veremundo Navarro y Pedro Gurrea. Al menos cuatro de ellos, eran roturadores del comunal.

13. A.J. Tafalla, caja 1.105. A.M. Funes, cj. 436. Los conceptos Soto Alto y Campo Funes son empleados indistintamente en el expediente de reparto que comienza en 1869 y acaba en 1886.

14. La crisis agraria de fines del XIX en GARRABOU (1988). También en GARRABOU y SANZ (1985); GARRABOU, BARCIELA y JIMÉNEZ BLANCO (1986). Un análisis de los efectos en Navarra en GALLEGU (1986).

con Ramón Siscar, propietario de las yerbas de las cuatro corralizas enajenadas. El objeto no era otro que plantar viña, aprovechando la coyuntura favorable que existía. Cuatro años después, en septiembre de 1891, el nuevo propietario, José Canals, casado con M^a de las Mercedes Siscar y Martínez de Arizala, presentó un condicionado, cuya aceptación era el paso previo para la plantación de viña “desde el pozo de la Castellana, línea recta por el orillo de la cantera y piezas de Vista Ebro, hasta el límite de la Facería”. Una comisión, compuesta por Santiago Cirauqui, Deogracias Díaz, Carlos Arnedillo, Ruperto Irigaray y José Osés, aceptaba meses después las bases, iniciándose el proceso¹⁵. Como es obvio, no todos pudieron acceder a las plantaciones, con lo que la brecha entre unos sectores y otros, por lo que respecta a los aprovechamientos comunales siguió haciéndose cada vez mayor.

La expansión fue un espejismo a partir de 1896, momento en el apareció la filoxera. Los años que siguieron, hasta 1906, al menos, se convirtieron en un periodo de estancamiento económico, que intentó ser resuelto, por parte de algunos vecinos, a título individual, con una intensificación de las roturaciones en el secano, vulnerando, incluso, tal y como denunciaba el apoderado del corralicero, los derechos estipulados en la escritura de venta, así como mediante la ampliación de la superficie plantada de viña¹⁶. Ni una ni otra medida surtieron un efecto balsámico inmediato en toda la población, por lo que, a la altura del cambio de siglo, el ayuntamiento se vio en la obligación de tomar 4.000 pesetas a interés, para remediar el “precario estado en que se encuentran los vecinos en su mayoría”, así como elevar una instancia a la Diputación solicitando autorización para cortar 1.500 cargas de leña de los sotos de los Ramales y Sardilla, con destino al consumo de los hogares de los vecinos¹⁷. Para quien sí parece que lo tuvieron, al menos por lo que respecta a las expectativas de recuperación que se les abrían fue para un grupo de labradores, poseedor de los medios de producción suficientes para explotar, con rendimientos crecientes, las parcelas comunales de secano.

Una vez conseguida la superficie de cultivo suficiente para obtener el margen de beneficio necesario, era preciso contener las más que probables quejas del resto del vecindario. Por ello, para evitar injerencias desagradables, qué mejor forma que acceder al ayuntamiento, llegando a monopolizar dicha institución, al menos desde 1899¹⁸. En ese año, por tanto, hasta siete de los nueve concejales que tenía el ayuntamiento de Funes, incluido el alcalde Tomás Terés Orduña, eran roturadores del comunal en

15. A.M. Funes, cj. 457/48. Los vecinos debían pagar 7,50 pesetas/robada que plantasen.

16. A.M. Funes, cj. 440/1. Dice el apoderado que los vecinos: “no satisfechos con poner en cultivo cuantos terrenos materialmente pueden, se permiten subarrendar las piezas que ellos no alcanzan a cultivar a otros vecinos de diferentes pueblos”. En 1894, el ayuntamiento consultaba si en la escritura de venta se hablaba de la posibilidad de plantar viña. Las denuncias sobre abusos roturadores se repetirán, de nuevo, en 1903.

17. A.M. Funes. Libro de Actas 6. Resoluciones de 3-6-1900 y 6-9-1903.

18. A.M. Funes, cj. 499/3. En mayo de ese año, a los concejales electos en la consulta anterior que continuaban en sus cargos, se sumaron cuatro labradores más. De los 221 votantes, sólo depositaron el voto 46, es decir, poco más de un 20% del censo. No hubo adversarios.

Cuadro 2
Funes, 1914. Distribución del ganado de labor

	+ 4/4/3 cabezas		2 cabezas		1/- cabeza		Total	
	n°	%	n°	%	n°	%	n°	%
Concejales y acaparadores	15	68,18	3	13,64	4	18,18	22	100,00
Concejales y no acaparadores	6	16,67	3	8,33	27	75,00	36	100,00
Acaparadores y no concejales	2	5,88	11	32,35	21	61,77	34	100,00

Nota: El rolde de ganado establecía 4 tipos: yeguas de cría y cerriles de 1 a 3 años; ganado de labor, caballar y mular; asnal; y vacas de leche. Había 73 yeguas y cerriles; 166 de labor, caballar y mular; 48 asnal; y 57 vacas; en total 344. Eran propiedad de 159 propietarios. Este cuadro resumen hace referencia sólo a los dos primeros apartados.

proporciones nada desdeñables¹⁹. Tendencia que se mantuvo inmutable en las elecciones de 1902 y 1904 y, tras los paréntesis de 1906 y 1909, otra vez cuando más intensidad alcanzaron los conflictos por la tierra, de 1910 a 1916. Eso, sin olvidar que, desde 1906 a 1910, los alcaldes también fueron importantes roturadores.

La lucha por el control del ayuntamiento, atendiendo al sentido económico de los poderes locales, que permitiera reorientar, en beneficio de clase, el disfrute de los bienes municipales, se puso en evidencia en los procesos electorales municipales. En noviembre de 1905, la afluencia de votantes fue mayor que en otras consultas: 101 de 228 acudieron a las urnas, un 41,30% del censo electoral. Cuatro de los cinco concejales que salieron elegidos no eran “acaparadores del comunal”, perteneciendo tres de ellos al tercer decil de contribuyentes. El quinto, sí lo era; obtuvo el número mayor de votos y acabaría siendo nombrado alcalde para el siguiente bienio. El 16 de noviembre de 1911, en las elecciones de ese año, había mucho en juego. Por ese motivo, el número de votantes fue muy elevado. Salieron elegidos tres labradores usurpadores del comunal y uno que no lo era, quedando fuera de la corporación otros dos que tampoco lo eran. Cuatro años después, en la renovación municipal de 1915, más del 80% del censo –216 de 268– votó, saliendo elegidos tres concejales no usurpadores y uno que, aunque no lo era, se posicionó con los que sí lo eran. En esas elecciones, tres candidatos fueron avalados por los “concejales acaparadores” León y Quiterio Díaz; dos por los ediles Luis Losarcos y Roberto Carrión y uno más se presentó por “libre”. Meses después, con la nueva corporación, Diputación autorizaría al ayuntamiento para iniciar el proceso judicial de recuperación de esos bienes. Al cabo de dos años, tan sólo un acaparador resistía en la atalaya municipal; el resto, estaban en su contra.

19. A.J. Tafalla, caja 1.105. El número de hectáreas que les son reclamadas por el municipio años después iban desde las 12 de Serapio Díaz a las más de 28 de Dionisio Martínez.

Cuadro 3
Funes, 1896-1930. Relación de concejales

	96	97	99	02	04	06	09	10	12	14	16	18	20	22	24	24	30
Enrique Acedo	*	*															
León Díaz Martínez	*		*	*			*	*	*	*							
Bernardino Díaz Díaz	*			*	*												
Dionisio Martínez Roldán	*	*															
Veremundo Ruiz Galarreta	*	*					*	*									
Florencio Díaz Unzué	*	*															
Dionisio Martínez Itúrbide	*		*	*													
Maximiano Díaz	*																
Rafael Martínez Orduña		◊	*														
Tomás Terés Orduña		*	*														
Deogracias Díaz Carrascón		*	*	*	*	*											
Santiago Cirauqui Terés	*	*	*														
Raimundo Osés Doray		*	*												*	*	*
Carlos Arnedillo Martínez			*	*													
Serapio Díaz Escuchuri		*	*	*	*	*											
Anselmo Cirauqui Terés				*	*												
Ángel Díaz Boneta				*	*												
Carmelo Martínez Orduña				*	*												
Juan Navarro Cirauqui					*	*											
Florencio Díaz Martínez					*	*											
Ruperto Irigaray Quintana					*	*											
Galo Martínez Martínez						*	*										
Primitivo Palacios Alfaro						*	*										
Victoriano Medrano Díaz						*	*			*	*						
Víctor Zapata Torres						*	*					*	*				
Juan Martínez Orduña						*	*								*	*	
Cándido Díaz Carrascón						*	*	*	*	*					*	*	
Quiterio Díaz Escuchuri						*	*	*	*	*					*	*	*
Mariano Martínez Orduña						*	*										
Patricio Martínez						*	*										
Miguel Fernández Escalada						*	*										
Ricardo Escuchuri Arnedillo						*	*	*	*	*							
Aquilino Cirauqui Erro						*	*										
Quintín Gonesa								*									
Ángel Terés Díaz									*	*					*	*	*
Julián Navarro Martínez									*	*					*	*	
Luis Losarcos Sádaba									*	*					*	*	
Roberto Carrión Expósito									*	*							
Julián Cirauqui Lorente									*	*							
Ruperto Alfaro Catalán									*	*							
José M ^a Martínez Díaz									*	*							
Luis Piedra Lahuerta											*	*	*				
Hermenegildo Olea Martínez									*	*	*	*					
Juan Ildarraz Martínez									*	*	*	*			*		
Roque Olloqui Domínguez									*	*							
Ángel Ursúa Martínez									*	*	*	*					*
Santiago Resano Díaz									*	*	*	*					*
Félix Díaz Pérez									*	*	*	*					*
Juan Ruiz Esparza									*	*	*	*					*
Manuel Goñi Olloqui									*								
Antonio Gómara Cirauqui									*								
José Asín Elorz															*		
Juan Cirauqui Zapata															*	*	
Pedro Sádaba Montoya															*	*	
Bernardino Osés Antoñanz															*		
Celedonio Díaz Pérez															*		
Cándido Acedo Martínez															*		*
Ciriaco Cirauqui Resano															*		*

Nota: En sombreado los acaparadores. El sombreado en las casillas indica alcaldía.

El control del poder local les permitió a los labradores continuar con la ampliación de la superficie cultivada en el comunal de secano. Para contrarrestar las posibles críticas sociales que el acceso desigual al monte vecinal pudiera suscitar, la corporación municipal creó, en marzo de 1906, una comisión compuesta por concejales y vecinos encargada de realizar “la mesuración, división y adjudicación” de una robada de terreno a cada vecino en el regadío, en los términos de Orillos, Boyas y Matagallinas²⁰. Si bien es cierto que la medida permitiría a los vecinos sofocar, en parte, las necesidades alimenticias básicas, al poder cultivar en esa pequeña porción de terreno productos de primera necesidad, resultaba evidente que era el velo con el que querían tapar otras medidas con las que los labradores seguían medrando a la sombra del poder municipal. Así, al menos, lo entendieron quienes, en julio de 1907, prendieron fuego a seis fascales de trigo, propiedad del entonces alcalde, Galo Martínez, cultivador de más de 10 hectáreas en el comunal y propietario de casi 20 hectáreas en el regadío, que redondeaba con alguna más en arriendo, lo cual le permitía estar en el primer decil de contribuyentes; o los que incendiaron dos casas y un granero en diciembre de 1908. Era obvio que con repartos de una robada en el regadío no se podía acallar durante mucho tiempo a la población. Tampoco era suficiente con mostrar que la corporación municipal pretendía poner coto a las roturaciones abusivas que en los términos de regadío, objeto del reparto de 1906, se estaban produciendo²¹. Era preciso ir más lejos, atacando el aspecto central que agudizaba las diferencias sociales.

Estas medidas, así como estos incipientes enfrentamientos entre clases sociales, que más adelante se intensificarán, deben enmarcarse en el comienzo de una fase expansiva que, iniciada a la altura de 1906, llegaría hasta el final de la década de 1910. En ese sentido, tanto la actitud de los labradores, como las exigencias de los jornaleros, de las que ahora daremos cuenta, deben ser entendidas como una “estrategia adaptativa” ante una coyuntura que había invertido la tendencia negativa de la década anterior²². Para salir de la crisis, se apostó por la ampliación del suelo agrícola, que acogiese una expansión del “sistema cereal” y la recuperación del “viñedo filoxerado con injertos de vid americana”, así como por la introducción de nuevos cultivos como la remolacha; pero, para conseguirlo, era preciso disponer de tierra²³. En esa tesitura es donde cobran sentido las presiones que, tanto los labradores, intentando mantener la tierra que habían roturado, como los jornaleros, pretendiendo repartos equitativos, una

20. A.J. Tafalla, caja 1.105. El reparto de 1906 es posible que sea el mismo que en otros lugares aparece situado en 1905 y que afectaba a los términos de Verguizales, Boyas, Matagallinas y Ramales.

21. A.M. Funes. Libro de Actas 8. En mayo de 1910, la corporación declaró nulo el reparto hecho por una comisión en 1906, por haber “diferentes vecinos aprovechándose del disfrute de parcelas en los terrenos comunales indebidamente”. Los desposeyó de ellas, aprobó una nueva medición y un nuevo reparto que, además de pretender regularizar una situación viciada, reflejaba la división social en el pueblo.

22. El concepto de estrategia adaptativa en GONZÁLEZ DE MOLINA (1996).

23. Un estudio sobre la transformación de la propiedad en la 1ª mitad del siglo XX en GERÓNIMO DE UZTÁRIZ-ÉN LUR LANTALDEA (1991). Un análisis del cultivo de la remolacha y de los conflictos que en torno a él surgieron en la zona media en GASTÓN (1997).

vez recuperada la tierra comunal roturada por los labradores, ejercieron; primero, hacia el propio ayuntamiento; luego, hacia la Diputación; y, por último, por la vía judicial.

3. “Viva la Unión Comunera”; “Viva la Unión Labradora”

El conflicto de Funes no sigue el guión tradicional que enfrenta a los corraliceros con los campesinos²⁴. En este pueblo, el dueño de las yerbas de las corralizas no llegó a ser un convidado de piedra, pero, casi; sus únicas actuaciones pasaron, primero, por seguir denunciando las roturaciones abusivas que causaban una menor disponibilidad de yerbas y, por tanto, una reducción de la renta que percibía; y, después, por la venta de sus derechos sobre las aguas y las yerbas de las corralizas al principal propietario residente de Funes, al tiempo que labrador roturador, Cándido Díaz Carrascón, en 1917, en pleno proceso judicial sobre el mantenimiento o no del derecho sobre las roturaciones. Desechada esta senda explicativa, nos deberemos centrar en un enfrentamiento directo entre labradores y jornaleros; una auténtica lucha de clases, aunque, como habrá tiempo de precisar, con otros matices, relacionados con las redes de poder que se fueron tejiendo en esos años, una de las cuales enfrentaba, aunque no de forma rígida a “labradores” y “agricultores”²⁵. A lo largo de toda la década de 1910, y hasta mediados de los años 20, todas las clases sociales que tenían intereses en juego en torno a los comunales fueron adoptando diferentes estrategias, más o menos silenciosas, pacíficas o “adaptativas”; más o menos violentas o de “resistencia”; encaminadas, en unos casos, a evitar la pérdida de los elementos productivos que garantizaban su reproducción y, en otros, a conseguirlos²⁶.

El relato de los hechos se remonta al invierno de 1910-1911, momento en el que surgen con intensidad las reivindicaciones comuneras. No será en Funes, sino en la vecina Peralta donde nazcan las primeras noticias al respecto; no obstante, la pervivencia hasta ese momento de ciertos vestigios de lo que fue la mancomunidad entre ambos pueblos intensificaba sus relaciones, de tal manera que lo que ocurriera en un punto bien pronto tendría incidencia en el otro. En ese sentido, la aprobación, por el decreto del 29 de abril de 1911, del reparto del comunal en Peralta, previa modificación de las concordias que regían los aprovechamientos comunes significó poner sobre la mesa de la corporación municipal de Funes una auténtica “patata caliente”, ya que podía abrir la “caja de los truenos”. Reunidos los concejales y los mayores contribuyentes de ambos pueblos, en número de 23, acordaron respetar mutuamente todas las

24. Los sucesos más conocidos, como señala MAJUELO (2002), son los ocurridos en Miranda de Arga, Olite y Tafalla. Obras de consulta obligada son MONTORO SAGASTI (1927) (1929); ARÍN Y DORRONSORO (1930); ESQUIROZ (1977); ESPARZA (1985) (2001); VIRTO Y ARBELOA (1984) (1985) MAJUELO (1984) (1989); VIRTO (1985); MAJUELO Y PASCUAL (1991); GASTÓN (1995); LANA (1992) (1997); IRIARTE (1997).

25. A.M. Funes, cj. 85. Es preciso señalar que los sucesivos padrones, entre 1887 y 1915, establecen una categorización socio-profesional que señalaba esa diferencia que, salvo excepciones, va perdurando.

26. La dicotomía adaptativa/ resistencia en GONZÁLEZ DE MOLINA (1996).

roturaciones hechas por los vecinos de Funes en Peralta y viceversa, así como renunciar a proseguir con ellas, al menos hasta que la Diputación o los propios pueblos así lo determinasen. El acuerdo intermunicipal venía a ser una especie de sanción administrativa local de las roturaciones arbitrarias largos años llevadas a cabo por los labradores. No resulta extraña, por ello, la prestancia con que los de Funes apoyaron las pretensiones de sus vecinos de Peralta. Siete de los nueve concejales eran labradores, y alguno de ellos de los que más habían roturado. Pese a los acuerdos iniciales, bien pronto se truncaron las expectativas, especialmente las de Peralta. Porque, si bien era cierto que a ambas localidades les interesaba poner fin a una figura cargada, probablemente, de un relativo carácter anacrónico para los principales cultivadores, no lo es menos que ninguna de las partes iba a desprenderse de los derechos que decía tener. En noviembre de 1911, Diputación ordenó “el rompimiento absoluto del pacto de Concordias entre ambos pueblos y que designen los terrenos que del facero actual han de corresponder a cada villa para que estas puedan disfrutarlos con absoluta independencia y desposean de las roturaciones existentes a los vecinos de los dos pueblos”²⁷. Ahí es donde comenzaron los problemas, pues no quedaban garantizadas algunas roturaciones hechas en el pasado. Representantes de ambos pueblos se reunieron, pero no llegaron a ningún acuerdo, fundamentalmente porque esgrimían tratados diferentes. Mientras Peralta se ceñía al amojonamiento ejecutado el 18 de febrero de 1846, Funes tenía como punto de referencia el efectuado el 5 de abril de 1897²⁸. Desoyendo los requerimientos de Peralta, las autoridades de Funes dieron “principio a la medición y parcelación de los terrenos de general aprovechamiento”, por lo que, a juicio de aquéllos, “antes de que esa notoria usurpación se consume e impulsado por el deseo de evitar las consecuencias necesarias de tal proceder como son los costosísimos litigios y conflictos de orden público a que pudiera dar lugar”, pedía a Diputación que prohibiera a Funes incluir entre sus terrenos comunales “los del común de Caluengo de Funes y soto del Estajado de Mañeru o Castellana, mientras no se haga la designación de los del facero actual que corresponda a cada villa”.

Coincidiendo con ese pleito intermunicipal por el destino de la facería común, se recrudece, como decíamos, el conflicto intramunicipal que enfrenta a labradores, agricultores y braceros. La denuncia que elevaron casi 100 jornaleros ante la Diputación el 31 de julio de 1911 describía una realidad cargada de agravios. A su juicio, las roturaciones llevadas a cabo por un grupo de labradores lesionaban sus derechos vecinales, por lo que solicitaban que “se recuperen los fueros perdidos, para que todos disfrutemos por igual de aquello que nuestros antepasados en tanta estima lo tenía”²⁹.

27. A.M. Funes, Libro de Actas, 8 y cj. 112. Se habla de dos decretos: uno de 9 y otro de 20 de noviembre.

28. A.M. Funes, cj. 112. No fueron los únicos que se llevaron a cabo. El 9-12-1772, 12-6-1827, 13-3-1824 y el 20-6-1844, son otros.

29. Se refieren a los terrenos comunales existentes en las corralizas de Caluengo, La Castellana, Dehesa Nueva, Valdebutre e Iñestar. Encabezan, entre otros, las instancias el jornalero Agustín Estarriaga -55 pts. en el resumen catastral de 1917- y el agricultor Ángel Ursúa -593 pts. en 1917-.

Cuadro 4
Funes, 1917. Relación acaparadores/contribuyentes según la riqueza

<i>Capital Imponible</i>	<i>Contribuyentes</i>	<i>%</i>	<i>Acaparadores</i>	<i>% sobre total</i>	<i>Capital Imponible</i>	<i>Contribuyentes</i>	<i>% sobre total</i>	<i>Acaparadores</i>	<i>%</i>
+ 5.000	3	0,72	1	33,33	Subtotal	95	22,73	25	26,32
+ 2.500	2	0,48	0	0,00	+ 200	51	12,20	8	15,69
+ 1.000	10	2,39	2	20,00	+ 100	73	17,46	10	13,70
Subtotal	15	3,59	3	20,00	+ 50	60	14,35	0	0,00
+ 500	48	11,48	14	29,17	-50	124	29,67	2	1,61
+ 400	20	4,79	6	30,00	Subtotal	308	73,68	20	6,49
+ 300	27	6,46	5	18,52	Total	418	100,00	56 *	13,40

Nota. La riqueza total ascendía a 129.087 pesetas. Los 42 primeros contribuyentes –el 1er decil– tenían asignado un capital imponible de 67.682 pesetas, es decir, el 52,43% del total. Una media de 1.611 pesetas. El resto, 376 contribuyentes, una media de 163 pesetas. Cándido Díaz tenía asignadas 7.508 pesetas; Nicolás Díaz, 2.270; y Raimundo Osés, 1.058.

* De ocho no se conoce capital en 1917, pero son acaparadores del comunal, por lo que los he incluido en el porcentaje final.

Cuadro 5
Funes, 1917. Relación entre acaparadores y contribuyentes

	<i>Contribuyentes *</i>	<i>Acaparadores</i>	<i>%</i>	<i>Concejales</i>	<i>% sobre decil</i>	<i>% sobre acaparadores</i>
1er decil	42	14	33,33	12	28,57	85,71
2º decil	42	9	21,43	6	14,29	66,66
3er decil	42	9	21,43	2	4,76	22,22
4º decil	42	4	9,52	1	2,38	25,00
5º decil	42	10	23,81	1	2,38	10,00
Sin datos	–	–	–	1	–	–
TOTAL	418	56	13,40	23	5,50	41,07

* Contribuyentes foranos y residentes. Reparto ejecutado el 12-3-1917 para cubrir la contribución provincial y municipal. Al ser contribuyentes residentes y foranos, los análisis habría que matizarlos. Del 1er decil de contribuyentes, unos 10 podrían ser foranos: Marqués de Falces; Peñafloreda; Goizueta; Canals; Sagardía; etc.

Otros “ilustres” Eduardo Elorz: 543 pts.; Román Goizueta, 615.

No estaban de acuerdo los labradores, quienes, en número similar, adujeron lo contrario. El ayuntamiento, salomónico, denegó la solicitud de los jornaleros, al tiempo que les recordaba que en las corralizas que mencionaban existía casi la mitad de su superficie sin roturar, o esperando que la cultivase alguien, sobre todo porque el 15 de enero último el ayuntamiento aprobó una resolución por la que se prohibía extraer mieses fuera del término municipal, por lo que los vecinos de Milagro que cultivasen tierras del comunal de Funes tendrían que abandonarlas³⁰. Los jornaleros –en número de 135– replicaron al ayuntamiento en una nueva instancia que elevaron a la Diputación. En esta ocasión, después de señalar que la tierra que no estaba roturada eran “barrancos, peñascales y cabezales que no sirven para la producción agrícola”, pasaban a criticar la actitud acaparadora de algunos propietarios, quienes se apropiaron de terrenos comunales que, por su gran extensión, no podían cultivar por sí mismos, por lo que los arrendaban, como si fueran propiedad particular, a vecinos de Funes o a labradores de pueblos limítrofes. El ayuntamiento no estaba de acuerdo. A su juicio, aquéllos que no cultivaban tierras en los montes comunales no lo hacían porque no les convenía económicamente ante lo escaso de su producción –3 robos por robada–. De hecho, algunos –seguía diciendo la corporación– cultivaban tierras que abandonaron o –añadían– enajenaron, después de haberlas comprado o recibido por “herencia” de sus antepasados. Tampoco entendía las peticiones de terreno comunal, cuando todavía existían 96 robadas de regadío sin cultivar; las que correspondían a los vecinos que no aceptaron los repartos en 1905. Resulta interesante un último argumento que esgrimía la corporación. De los 125 firmantes de la instancia, no más de 40 podrían “con gran trabajo y sacrificio” dedicarse al cultivo de terrenos en el monte comunal³¹. No es extraño semejante comentario, viniendo de quien venía: de los nueve corporativos que firman la réplica de 26 de septiembre de 1911, siete fueron denunciados en 1917 por poseer bienes comunales³².

30. A.M. Funes, caja 112 y Libro de Actas, 8. El ayuntamiento establecía que de las 2.112 hectáreas que medían esas corralizas sólo estaban roturadas 1.167,40, es decir, el 55,27%. El ayuntamiento comisionó a León y Quiterio Díaz –acaparadores– para “buscar una fórmula que satisfaga a ambas partes [labradores y jornaleros] sin que los intereses generales sufran quebranto y sin que desaparezca la concordia reinante entre los mismos”.

31. Uno de ellos era Angel Ursúa, que encabezaba las instancias y llevaba roturadas “sobre setenta robadas”.

32. A.M. Funes, cj. 112 y Libro de Actas, 8. León Díaz poseía 12,12 hectáreas; Patricio Martínez, 13,91; Quiterio Díaz, 22,14; Ricardo Escachuri, 7,08; Mariano Martínez, 10,78; Aquilino Cirauqui, 10,23; y Cándido Díaz, alcalde, 23,97. La única respuesta que, por entonces, fue capaz de articular la *corporación labradora* fue instar “a los que vienen disfrutando de dos o más parcelas de los terrenos adjudicados últimamente a dejar vacantes las que no les hubiesen correspondido en sorteo”. En total, fueron denunciados 56 labradores.

Cuadro 6
Funes, 1911-1921. Poseedores de tierras del comunal contra quienes se pleitea

Nombre	Hectáreas reclamada	Cap. Imp. 1917 (pts.)	Ganado labor 1914	Concejal	Has. Regadio *	
					Propiedad	Renta
Carmelo Martínez Orduña	7,907	430	-	Sí	3,14	
José Catalán Hernández	3,592	155	1		3,23	
Juan Cruz Terés Orduña	2,0654	607	-			
Deogracias Díaz Carrascón	18,5927	898	1	Sí	6,29	
Isidoro Navarro Martínez	6,0166	-	1			
Cipriano Arnedillo Lizarbe	4,8166	258	2			
Ciriaco Cirauqui Resano	9,2494	930	4	Sí	¿	
Teodosio Terés Díaz	-	179	-			
María Martínez Martínez	19,9356	419	2			
Angel Terés Díaz	8,0820	490	3	Sí	5,48	
Dionisio Martínez Itúrbide	28,2870	563	5	Sí	3,23	2,43
Tomás Terés Orduña	13,7292	769	4	Sí	10,15	4,76
León Díaz	12,1228	396	2	Sí	3,50	
Patricio Martínez Itúrbide	13,9190	251	3	Sí	3,23	
Julián Navarro Martínez	21,9110	653	3	Sí	6,20	
María Martínez Itúrbide	11,6727	431	-			
Clara Martínez Itúrbide	10,1352	155	-			
Raimundo Osés Diray	18,4090	1.038	5	Sí	13,75	
Silviano Irigaray Martínez	8,2412	136	3			
Vidal Navarro Suescun	4,8301	-	-			
Gregorio Resano Díaz	9,0785	317	3			
Salvador Díaz	4,4012	230	2			
Martina Guembe Jiménez	2,3348	-	-			
Mariano Martínez Orduña	10,7854	704	-	Sí	1,80	
Quiterio Díaz Escuchuri	22,1484	790	4	Sí	25,16	3,41
Serapio Díaz Escuchuri	12,4822	738	3	Sí	11,95	1,44
Ricardo Escuchuri Arnedillo	7,0800	296	3	Sí	3,59	
Fermín Arnedillo Lizarbe	3,1430	389	2			
Martín Baquero Medrano	13,6466	-	-			
Aquilino Cirauqui Erro	10,2372	-	1	Sí	3,23	
Félix Cirauqui Terés	7,8918	219	-			
Feliciano Baquero López	1,7960	123	2			
Juan Navarro Cirauqui	18,1802	949	2	Sí	11,50	
Esteban Cirauqui Asín	15,0006	169	1			
Roque Olloqui Domínguez	9,6788	439	2	Sí	26,06	
Pedro Díaz Martínez	11,4054	276	2			
Casimiro Díaz Terés	9,7912	184	2			
Carlota Navarro Martínez	15,4456	294	-			
Galo Martínez Martínez	10,1383	653	5	Sí	19,41	3,32
Casimira Unzué Urtasun	6,8346	-	-			
Crispín Díaz Unzué	10,7760	411	2			

<i>Nombre</i>	<i>Hectáreas reclamada</i>	<i>Cap. Imp. 1917 (pts.)</i>	<i>Ganado labor 1914</i>	<i>Concejal</i>	<i>Has. Regadío *</i>	
					<i>Propiedad</i>	<i>Renta</i>
Dionisio Cirauqui Zúñiga	8,6208	312	1			
Francisco Corroza Navarro	3,7536	173	1			
Simeón Martínez Medrano	13,29,03	300	2			
Bernardino Martínez Martínez	16,2538	-	-			
Anselmo Cirauqui Terés	12,1230	580	3	Sí	8,36	
Salustiano Díaz Fernández	5,9268	136	-			
Benigno Cirauqui Resano	4,4002	326	2			
Florencio Díaz Martínez	12,1230	556	3	Sí	3,41	
Carlos Arnedillo Martínez	20,6736	926	3	Sí		
Cándido Díaz Carrascón	23,9726	7.508	6	Sí	14,91	
Eustaquio Jiménez Martínez	6,4656	-	-			
Félix Martínez Martínez	4,0400	13	-			
Juan Cruz Díaz	8,2416	171	2			
Nicolás Díaz Moreno	18,6784	2.270	-		28,93	
Romana Basarte García	6,7350	10	-			
Total poseedores	601,0886	29.065				
Total hectareas reg.					1.284,28	

* A. M. Funes, 443/7. Funes, 1921. Relación nominal, n° y clase de robadas que cada terrateniente posee en propiedad y arrendamiento para pago de guarderío. Sólo he extraído las de los que fueron concejales. Los acaparadores tenían asignadas 29.065 pts de capital imponible en 1917; o sea, el 22,52% del total del capital, forano y residente.

En sombreado, los concejales por aquellos años. Ganado de labor: yeguas, caballos y mulas.

Cuadro 7
Funes, 1911-1921. Relación de acaparadores que fueron concejales

<i>Hectáreas</i>	<i>n° Total</i>	<i>Concejales 1911</i>	<i>Concejales 1896-1930</i>	<i>% total</i>
+ 20	5	2	5	100,00
10-20	23	4	12	52,17
- 10	27	1	5	18,52
<i>Total Cultiv.</i>	55	7	22	40,00
<i>%</i>	100,00	12,73	41,82	
<i>Total Has.</i>	601,0886	100,2654	321,8318	
<i>Media Has.</i>	10,9288	14,3236	14,6287	
<i>%</i>	100,00	16,68	53,54	

En 1912, la protesta adquiere nuevos tintes, en especial desde el momento en el que los jornaleros, al mismo tiempo que en otros puntos, pasan a enarbolar la bandera comunera. El 15 de enero de ese año, envían una instancia a la Diputación, proponiendo una serie de medidas con las que conseguir mantener “la paz y tranquilidad” en el pueblo, desapareciendo las “rivalidades entre jornaleros y labradores” que nacían de la “miseria” en la que vivían aquéllos y de prácticas de éstos como incautarse de un buen número de terrenos comunales y marcar otros con el arado, para impedir el acceso del resto de los vecinos. Probablemente, estuvieran bien presentes a la hora de redactar ese documento los sucesos de la nochebuena del año anterior³³. El ayuntamiento, “en vista de la excitación de ánimos del vecindario, con motivo de la partición de terrenos comunales, tomó el acuerdo de no consentir rondallas por las calles”. Sin embargo, el día de autos, a eso de las nueve de la noche, un grupo de jóvenes salió de ronda cantando. Fueron reprendidos por los agentes de la autoridad, momento en el que de un grupo de personas que se hallaba en la plaza pública salió el grito de “Viva la Unión Comunera”; otro grupo respondió: “Viva la Unión Labradora”. Fue necesaria la intervención de los concejales y empleados municipales para apaciguar los ánimos. El hecho, que no revistió mayor gravedad que dicho enfrentamiento verbal, ocultaba una clara división del vecindario. Los primeros, eran una cuadrilla de jornaleros; los segundos, de labradores. Ambas, tenían intereses contrapuestos y estaban enfrentadas por los terrenos comunales. Aquel invierno los ánimos estuvieron muy caldeados. A mediados de febrero, el ayuntamiento decidió atajarlos, enviando a un joven jornalero de visita a las dependencias judiciales de Tafalla; recibiría un castigo modélico, poniendo fin a la sucesión de injurias contra la autoridad que se estaban experimentando, “en detrimento de los respetos y consideración que se merece un ayuntamiento”. El joven Lorenzo Aguado fue acusado de haber gritado en la plaza pública “ante varias personalidades que el ayuntamiento de esta municipalidad es un tramposo y un ladrón”.

Diputación respondió a las instancias de las partes el 13 de febrero de 1912. Tras reconocer que en Funes el “régimen de absoluta libertad” que había prevalecido en el aprovechamiento de los terrenos comunales no había derivado en un disfrute equitativo, sino en la acaparación de los mejores terrenos en manos de unos pocos, dio la razón a los comuneros. Por ello, instó al ayuntamiento a que desposeyera a los cultivadores de sus derechos y procediera, previo deslinde, a un reparto equitativo entre todos los vecinos. Para regular su aprovechamiento, sería preciso que se elaborase un reglamento³⁴. La aprobación del decreto por parte de la Diputación dio ánimos a los agricultores y jornaleros, quienes, encabezados por Angel Ursúa y Pedro Martínez, so-

33. A.M. Funes, Libro de Actas, 8. Una semana antes, el ayuntamiento dio cuenta de una instancia “presentada por un crecido número de vecinos y de cuyo contexto se desprende que tratan de imponerse a la Corporación municipal y que jamás se halla dispuesta a consentirlo”. Podía ser una encabezada, de nuevo, por Ángel Ursúa.

34. Decreto que sería ratificado y aclarado con fechas 22 de junio, 20 de septiembre y 31 de octubre de 1912; 3 y 15 de marzo de 1913.

licitaron que el ayuntamiento aclarase “si es propiedad o terreno comunal el denominado *sorteo*, enclavado en una de las corralizas cuyos pastos y aguas pertenece en propiedad a D. José Canals”. El ayuntamiento respondió, lacónicamente, que, “aun cuando no merece el honor de ser contestado dicho escrito se decreta manifestando que los indicados terrenos han sido y siguen siendo considerados como propiedad de los actuales poseedores”.

Como es obvio, la respuesta “labradora” ante los ataques no se hizo esperar. Unos 120 elevaron sus quejas a Diputación. Tras dudar de las competencias que pudiera esgrimir la máxima autoridad provincial en una materia en la que “el ayuntamiento debiera ser quien resolviera”, aludían a la “costumbre inmemorial” que amparaba su “derecho a roturar y retener la posesión³⁵. Pero, no era sólo eso; de igual forma que en otros pueblos, los cultivadores de esos terrenos “han obrado siempre –añaden los labradores– como dueños de los mismos; figuran en el catastro como suyos; satisfacen contribuciones; los han transmitido entre sí por toda clase de títulos; es decir, las distintas instituciones dieron validez a esa práctica”. Acababan planteando una solución transitoria que evitase posibles enfrentamientos sociales: esperar hasta 1918 para proceder a los repartos. Durante ese tiempo, los labradores, alguno de los cuales había adquirido, mediante préstamos, caballerías, carros, “arados de nuevos modelos”, sembradoras, segadoras y “otros útiles modernos”, podrían recoger en los terrenos comunales lo suficiente como para sufragar las deudas contraídas. El ayuntamiento, por su parte, presentó el “reglamento para la roturación, señalamiento, reparto y aprovechamiento de terrenos comunales” por esos días, aunque, compuesto por quien los estaba, es fácil entender el porqué de su no aplicación inmediata³⁶. Por ese motivo, la Diputación volvió a decretar en esa línea a finales de octubre de 1912. En esta ocasión, concedió a la corporación municipal cuatro meses para terminar las operaciones de deslinde y reparto; no valían excusas, ni siquiera el hecho de que algunas heredades estuvieran trabajadas, o con cosechas. En caso contrario, se les exigiría a los concejales, como particulares, “no sólo los perjuicios que con su conducta ocasionen al vecindario, sino también las responsabilidades en que incurran por desobediencia”³⁷.

Visto que por la vía administrativa podían acabar perdiendo sus privilegios, un grupo de labradores presentó un interdicto, el 21 de febrero de 1913, contra el ayuntamiento ante el Juzgado, que les resultó, en primera instancia, favorable, a la espera de lo que el juicio ordinario determinase³⁸. La presentación del interdicto judicial sirvió

35. Hacían referencia a las Concordias de 1575 y 1678 entre Peralta y Funes. Parecían desconocer los artículos 6º y 10º de la ley de 1841.

36. El reglamento fue aprobado por la Diputación el 21 de junio de 1912. Las corralizas que se ven afectadas son: Dehesa Nueva, con 351,02 hectáreas; Barrancar, 563,49; Valdebutre, 544,51; Iñestar, 649,79; Castellana, cuya cabida se ignoraba; Caluengo o Balsa Gómez, de cabida ignorada.

37. A.M. Funes, Libro de Actas, 8. El 9 de diciembre de 1912 se abrieron los sobres que contenían las proposiciones para llevar a cabo los trabajos de medición y división de los terrenos comunales. Se aceptó la presentada por la “Sociedad Urmeneta y Compañía”, de Pamplona.

38. Firman el interdicto que se ganó al ayuntamiento, el propio alcalde y varios concejales del año 1911. “Aparecían –dice el procurador del ayuntamiento de 1917– defendiendo al ayuntamiento, cuan-

como excusa al ayuntamiento a la hora de explicar el porqué de su escasa celeridad en la aplicación de los sucesivos decretos de la Diputación. De la misma forma, su resolución provisional aceleró los acontecimientos. El 28 de abril de 1913, un escribano, un oficial del Juzgado de Instancia de Tafalla y el procurador de los demandantes se desplazaron hasta Funes con el objeto de devolver la posesión de las fincas por las que se pleiteaba a los labradores, requisito previo antes de estudiar la apelación del ayuntamiento³⁹. Llegados a la entrada de Funes, y acompañados de una pareja de la guardia civil de Peralta, “los llamados “comuneros” en número de 200 pararon el coche y se opusieron a la diligencia”. Llevaron a los empleados judiciales a la plaza del pueblo, con el objeto de obligarles a leer públicamente las actuaciones que se habían emprendido. Como quiera que se opusieran, fueron obligados a volver a Tafalla, no sin antes haber desarmado a un número de la guardia civil, quien, “para intimidar, apuntó con su fusil haciendo ademán de disparar”. “Durante el trayecto de Funes a Peralta, que nos hicieron recorrer a pie, sufrimos –dicen los afectados– un verdadero calvario, menudeando los insultos, injurias, amenazas y golpes”. Ni siquiera la presencia de la guardia civil pudo evitarlo; bastante hizo –parece ser– con “contener a la masa enorme” que les conducía. En ese estado llegaron a Peralta, y “la turba impidió nuestra entrada en el cuartel ni otro edificio y como el hecho empeoraba y nuestras vidas ponían en peligro, cada uno de nosotros procuró salvarse huyendo”. Su huída enardeció, aún más, a la “masa”, abalanzándose sobre el procurador, “agarrándole del cuello y agrediéndole brutalmente” a las voces de “a matarlos, que no escapen”. La mediación de las autoridades locales y de algunos vecinos de Peralta, alguno de ellos con “revolver en mano”, fue apaciguando los ánimos de los “sediciosos”, quienes se fueron, poco a poco, retirando a su pueblo. Las consecuencias no tardaron en llegar, aunque, en este caso, no fueron especialmente dramáticas. Nueve mujeres, diecisiete jornaleros y dos labradores fueron procesados por “sedición, insultos a los agentes de la autoridad, coacción, atentado, desobediencia a la autoridad y amenazas”. Pese a la larga lista de cargos, serían absueltos; probablemente, para no agravar más la situación, que ya de por sí estaba muy caldeada⁴⁰.

La cuestión se dilató en el tiempo; mientras tanto, por parte de los distintos sectores en liza se adoptaron otras vías. Así, a finales de ese año 1913, un grupo de vecinos

do, particularmente, eran demandantes y les convenía continuar el disfrute de los terrenos que cultivaban”. El 17 de marzo de 1913 fue el día elegido por el juez de Tafalla para instruir el caso. Años después, la aceptación del interdicto por el juez competente y, por tanto, la exención de las parcelas cultivadas por esos labradores motivó que otros 16 labradores y propietarios más, encabezados por D. Enrique Acedo solicitasen que las tierras que ellos cultivaban fueran también eximidas de mediciones y repartos entre toda la población.

39. Este hecho ha sido reproducido en otro marco más amplio. GASTÓN (2003c)

40. El “Eco de Navarra”, de 3 de mayo de 1913. A.J. Tafalla, caja 1.069. Los afectados se apresuraron a corregir al corresponsal que redactó la noticia. A su juicio, los hechos, “jamás ocurridos en ésta hasta ahora tranquila Navarra”, tuvieron el carácter de motín que –dicen– es “un movimiento o levantamiento de un pueblo o parte de él contra alguna persona y principalmente contra la autoridad o sus representantes”. “Un segundo Cullera” –dicen– pudo haberse producido, “pues sólo faltó para ello que las víctimas hubieran perecido en manos de los alborotadores”.

pediría al ayuntamiento “la partición de terrenos propios del común denominados Dehesa, Dehesilla, Raso del Molino, Majadales del Ontinar y Bardalillo y Soto de Contiendas”. La no resolución del conflicto de los “acaparadores” en los tribunales de justicia fue la excusa que en esta ocasión se puso sobre la mesa para justificar la no adopción de medidas en ese sentido⁴¹. El recurso a los repartos de tierra no fue la única vía que los campesinos adoptaron. El 30 de mayo de 1915, el propio ayuntamiento, con León Díaz Martínez como alcalde, acordó dirigirse al representante de D. José Canals, para que se aprestase al arrendamiento de la corraliza de Facerías, “dedicándola a roturación para todos los vecinos que la deseen”, ampliando las servidumbres vecinales. Viniendo de quien venía, bien podía ser una maniobra disuasoria, bien una vía adaptativa de cara al futuro⁴². Otros, pasando por alto los requerimientos de la corporación, que, en sucesivos bandos, había prohibido las roturaciones de terreno y su cultivo, así como “barbechar”, salvo en aquellos terrenos que estaban sujetos al interdicto judicial, rozaron parcelas comunales, lo cual levantó las más airadas protestas de la “Sociedad Comunera”⁴³. “Justicia es lo que se pide”, señalaban los jornaleros y pequeños propietarios de Funes, cuando, el 4 de junio de 1915, se quejaban de que algunos labradores habían roturado sin permiso “terrenos de todo vecino de esta villa”, por lo que instaban a la corporación a que pusiera “todos los medios más convenientes para respetar las tierras que sin derecho se roturan y para evitar los compromisos que se pueden adquirir entre los vecinos”⁴⁴. Con la llegada del otoño, las peticiones de terrenos comunales se intensificaron. Como quiera que no había dinero público para hacer las mediciones correspondientes, se acordó formar un presupuesto extraordinario, así como solicitar de la Diputación el permiso correspondiente para repartir “terrenos para la siembra de cereales emplazados en las corralizas denominadas Dehesa y Dehesilla”. De esta manera, decía el ayuntamiento el 21 de noviembre de 1915, se podría “remediar en parte la precaria situación porque atraviesa el vecindario y evitar su emigración”, debido a la tormenta de pedrisco y al desbordamiento de los ríos Arga y Aragón”⁴⁵.

1916 comenzó con signo político municipal bien diferente; las elecciones del 14 de noviembre anterior fueron –ya lo hemos dicho– muy intensas. De ellas, salió elegido como alcalde Roberto Carrión, un agricultor de escaso capital imponible por entonces,

41. A.M. Funes, Libro de Actas, 8. Negativa que, casi, coincidiría en el tiempo con la tormenta de pedrisco del día 23 de mayo de 1914, que destruyó las cosechas, dejando al vecindario en una “angustiosa situación”. La negativa a repartir parcelas se volvió a reproducir al año siguiente, en abril de 1915.

42. Junto al alcalde, también eran roturadores otros cinco ediles más.

43. A.M. Funes, Libro de Actas, 8.

44. A.M. Funes, cj. 6. Firmaban la instancia Juan Estarriaga y Juan Ruiz, 90 y 188 pesetas de capital, respectivamente, en 1917. Por esos días, a mediados de julio de 1915, el procurador contratado en Pamplona comunicó al ayuntamiento que en septiembre se vería en la Audiencia Territorial de Pamplona la apelación interpuesta por el ayuntamiento en el interdicto de Carmelo Martínez y consortes.

45. A.M. Funes, Libro de Actas, 8 y cj. 7. Plantearon la venta de terrenos en el Soto Contiendas. Por una comunicación de 1920, parece darse a entender que se repartieron 3 ó 4 robadas por vecino en los términos de Dehesa y Dehesilla.

cuyo principal objetivo iba a ser, como veremos, la recuperación de los bienes otrora comunales⁴⁶. Ya en febrero de 1916 el ayuntamiento comenzó a redactar las condiciones para la medición y parcelación de los terrenos que no habían sido objeto de interdicto, en aplicación del decreto del 18 de enero de ese año, por el que la Diputación disponía la aceleración de dicho proceso. El reparto se produjo, pero, a juicio de algunos jornaleros, desprovisto de cualquier atisbo de igualdad, ya que los que habían demandado al ayuntamiento recibirían, además de las tierras de las que ya se habían apropiado, las que les correspondieran en el sorteo, por lo que era preciso “entablar litigio para reivindicar la propiedad de aquellos terrenos”⁴⁷. Así lo adoptó el ayuntamiento el 9 de junio de 1916; todos, menos Angel Terés, “en razón a que se considera parte”, aprobaron la medida⁴⁸. Finalmente, el 3 de agosto de 1916 la Diputación autorizó al ayuntamiento para que entablase “acción reivindicatoria contra los poseedores de terrenos comunales”⁴⁹. Mientras esto se producía, el ayuntamiento requirió a 16 labradores para que “dejen a disposición de la Corporación las cosechas pendientes de recolección y las recolectadas producidas en terrenos propios del común de vecinos que a pesar de los bandos prohibitivos roturaron y sembraron al objeto de incautarse de ellos”; en total unas 184 robadas. No estaban muy de acuerdo los afectados, ya que, a su juicio, las cosechas reclamadas procedían de “unos trozos de terreno o canteras que no habían sido objeto de medición para la parcelación”. Como medio conciliador, proponían pagar una cuota, que el propio ayuntamiento cifró en 500 pesetas a repartir entre todos⁵⁰.

Los detentadores de comunal obstaculizaron, siempre que pudieron, el reparto de tierras. Son abundantes los expedientes en los que un número determinado de labradores se quejaban de que en la parcelación se habían introducido terrenos que eran de su propiedad y que estaban sujetos a interdicto judicial para demostrar a quien correspondía su titularidad⁵¹. Este tipo de irregularidades vinieron a adular, en cierta medida, un proceso de reparto que nació con un relativo carácter de equidad⁵². No fue extraño, tampoco, que los cultivadores de esas parcelas repartidas ampliaran su superficie de cultivo, por lo que el ayuntamiento se vio obligado a enviar a los guardas para que detallaran las intromisiones, “a fin de incautarse de las cosechas que las mis-

46. Tenía asignado en 1917 un capital de 172 pesetas.

47. A.M. Funes, cj. 6. Se repartieron dos parcelas, una de 16 robadas y otra de 11. Hay constancia de un reparto de parcelas del comunal entre 320 vecinos.

48. A.M. Funes, Libro de Actas, 8.

49. A.M. Funes, cj. 443 y Libro de Actas, 8.

50. A.M. Funes, cj. 443.

51. A.M. Funes, cj. 6. Labradores que coinciden con los que se encontraban pleiteando con el ayuntamiento sobre la propiedad de los terrenos comunales. Entre ellos, Serapio Díaz, Julián Navarro, Raimundo Díaz o Carmelo Martínez.

52. A.M. Funes, cj. 6. Algunos vecinos se quejaban, ante la *defensa* que hacían algunos acaparadores de las *suertes* que les habían tocado, de que pasaban los años y estaban perdiendo frutos, “mientras otros vecinos si disfrutaban por su buena suerte, porque ya van a coger su segunda cosecha”. Es el caso de la madre de Ángel Ursúa, a quien Serapio Díaz *le defendía su suerte*.

mas produzcan”, “en virtud de lo dispuesto por el artículo 2° del R.D. de 8-5-1884, aprobando la reforma de la legislación penal de montes establecida por las Ordenanzas de 22 de diciembre de 1833”⁵³.

La lentitud en la resolución del pleito judicial puso nervioso al vecindario; en abril de 1918, un grupo de “agricultores”, ante los “abusos que se han cometido por varios vecinos por propasarse sin derecho a roturar”, plantearon al ayuntamiento su recuperación y posterior reparto; en noviembre, más de cuarenta vecinos, entre ellos dieciocho poseedores de terrenos comunales en interdicto, y concejales en algún tiempo casi todos ellos, se quejaban de que vecinos forasteros labraban, sembraban y se llevaban los frutos fuera de Funes. No era sino la expresión de un proceso que se estaba dilatando demasiado en el tiempo y en el que cada sector social estaba reacomodándose a cada rato. El ayuntamiento también se hizo eco de esa crispación social, por lo que el 21 de noviembre de ese año acordaron, “en vista del anormal estado en que se encuentra el vecindario a consecuencia de los contradictorios decretos de la Diputación relativos al disfrute de los terrenos comunales, que pudieran acarrear lamentables consecuencias, así que la alteración del orden público”, enviar una comisión a Pamplona para entrevistarse con las autoridades⁵⁴.

No sería hasta 1919 cuando el reparto de los terrenos comunales encontrase su sanción judicial. Curioso, pero habían pasado las seis cosechas que los labradores habían solicitado. En sus alegatos finales, el nuevo procurador del ayuntamiento insistió en este hecho, lo cual, a su juicio, era una forma de reconocer que la parte demandante tenía razón y que los terrenos objeto de litigio eran comunales. Sin embargo, no fue suficiente, ya que los labradores demandados cambiaron de táctica, y establecieron que no hablaban de esos terrenos cuando reconocían su carácter comunal, sino de otros que, por pertenecer al pueblo, se aprestaron rápidamente, una vez requeridos por la autoridad municipal, a devolverlos a su legítimo dueño. Incluso, alguno de ellos, en sus declaraciones cita de qué terrenos se trataba. No obstante, sea como fuere, la cuestión fue que la parte demandada no pudo presentar escrituras de compra-venta, testamentos o donaciones que justificaran la propiedad particular de dichos terrenos y sólo presentó “certificados catastrales que sólo tienen –a juicio del procurador del ayuntamiento– valor fiscal o administrativo”. El procurador de los labradores, tras recordar que “en las concordias y convenios del siglo XVII se hace referencia a propiedades particulares enclavadas dentro del perímetro de las corralizas pertenecientes en común a las villas de Funes y Peralta”, insistía en que los demandados “vienen poseyendo desde tiempo inmemorial como verdaderos dueños, en propiedad... particular”, los terrenos del pleito. No resultaron convincentes sus argumentos, ya que el Juez de Tafalla, primero, y la Audiencia Territorial de Pamplona, después, no admitieron las

53. A.M. Funes, cj. 443 y Libro de Actas, 8. En junio de 1917, fueron 52 de 60 adjudicatarios los que ampliaron lo que les había correspondido; la mayor parte, menos de 1 robada; hay quien se estira hasta las 11. En 1919 y 1920 hay nuevos expedientes de roturaciones arbitrarias, aunque no se explicita el número de robadas.

54. A.M. Funes, Libro de Actas, 8. Comisión que volvería a desplazarse en marzo de 1919.

certificaciones catastrales como documentos acreditativos de la propiedad, más si cabe –como reconocían– cuando “todos los terrenos que reclama el actor están en el llamado común sequero, cuyo extenso campo es comunal, propiedad de Funes, y con tal carácter está inscrito en el Registro de la Propiedad de Tafalla”. Por ello, declararon que el ayuntamiento podía incautarse de dichos terrenos. Los labradores elevaron un recurso de casación ante el Tribunal Supremo quien, el 24-5-1921, lo desestimó, por lo que, una vez agotados los cauces judiciales pertinentes, en septiembre de ese año, el procurador del ayuntamiento pidió al juez que ordenase la posesión judicial de los terrenos del pleito a favor del ayuntamiento de Funes. Dicho acto se ejecutó el 22 de septiembre de 1921.

“Entrando de la parte Norte de dicho Monte penetraron en el mismo el Alcalde de este Municipio Don Luis Piedra Lahuerto y el Regidor Síndico del mismo Don Angel Ursúa Martínez, a quienes entró de la mano el expresado alguacil [comisionado por el Juzgado de Tafalla] dándoles la posesión de dicho Monte, y en su consecuencia dichos Alcalde y Regidor Síndico, en nombre del ayuntamiento de esta villa, ejercitaron actos de posesión como arrancar yerbas y otros actos por el estilo...”⁵⁵.

La pérdida de los disfrutes privativos no satisfizo, obviamente, a los labradores desposeídos, por lo que ya en agosto de 1921 manifestaron su disconformidad cuestionando el aprovechamiento que el ganado de la Junta de Abastos hacía de las yerbas de sus propiedades en el regadío. Un total de 28 labradores así lo manifestaron; de ellos, 15 habían pleiteado con el ayuntamiento. Para seguir permitiendo el disfrute, ponían una serie de condiciones, entre ellas, el pago de 2 pesetas por robada de tierra.

El 15 de noviembre de 1921, la Diputación aprobó el reglamento formulado por el ayuntamiento para el señalamiento, reparto y aprovechamiento de los terrenos comunales⁵⁶. En dicho reglamento aparecían destinadas a la roturación algo más de 2.600 hectáreas, enclavadas en Dehesa Nueva, Barrancar, Valdebutre, Iñestar y Castellana. El ayuntamiento aclaraba que en alguno de esos términos “existen diferentes terrenos que siempre se han considerado como de propiedad particular de los que actualmente los poseen y en las escrituras de venta de pastos y aguas de ellas se hizo constar así”. Eran objeto de reparto todas las que se encontraban roturadas hasta ese momento, y el disfrute sería por 10 años. En ese mismo invierno, en enero de 1922 se sortearon parcelas en Caluengo y en la Castellana; y, en marzo, en el Raso y en la Plana; serían, en total, 365 beneficiarios⁵⁷. Para entonces, en febrero de 1921, el ayuntamiento había fi-

55. Estuvieron presentes el alcalde, el síndico, el procurador del ayuntamiento, el alguacil, dos testigos y el oficial del juzgado de Tafalla.

56. A.M. Funes, cj. 443. El 3 de mayo de 1930, el alcalde, Ángel Ursúa, expidió un certificado en el que se recogía el reglamento que aprobó el ayuntamiento el 14-10-1921.

57. A.M. Funes, Libro de Actas, 8. En diciembre de 1916, un decreto de Diputación disolvía, definitivamente, la mancomunidad con Peralta. El ayuntamiento de este pueblo apeló dicha resolución, lo que motivó que un nuevo decreto, en esta ocasión el 4 de mayo de 1918, anulase el de 1916. El ayuntamiento de Funes acordó, el 23 de julio de 1918, entablar recurso contencioso-administrativo contra dicha resolución. Nuevas noticias en abril de 1923, cuando la Junta de Veintena acordó romper las Concordias.

jado las condiciones para el disfrute de suertes “inherentes al derecho de vecindad” en el Soto de la Sardilla; medida que adoptó ante las presiones populares. Primero fueron casi 200 vecinos los que expusieron, en septiembre de 1920, la conveniencia del reparto de dicho soto y, luego, unos 100, por lo que el ayuntamiento el 7 de diciembre de 1920, para “remediar en parte la triste situación del vecindario y particularmente la de la clase menesterosa” acordó el reparto de los “rasos denominados Largo, Alpargatero y Boyas”, enclavados dentro del Soto de la Sardilla⁵⁸.

Resuelto el pleito por la posesión de los terrenos comunales, a partir de 1922, la cuestión agraria va a tomar otros derroteros. Vendría a ser una nueva estrategia adaptativa ante la necesidad de tierras. El 19 de diciembre de ese año se firmó una escritura de permuta entre el ayuntamiento y Cándido Díaz Carrascón, nuevo propietario de las aguas y de las yerbas de Iñiestar y Facería, Valdebutre, Barrancar y Dehesa Nueva, después de que se las comprara a M^a de las Mercedes Siscar y Martínez de Arizala el 14 de mayo de 1917. El ayuntamiento cedía a aquél, por un tiempo de diez años, según acordó con la Junta de Veintena y los mayores contribuyentes en abril de 1922, “una extensión de terreno inculto e impropio para el cultivo, sito en la corraliza Vista Ebro, que comprende los términos de Dehesa Nueva, Hoces, Valdebutre e Iñiestar” y que medía unas 275 hectáreas. Por su parte, Díaz Carrascón cedía una serie de terrenos segregados de la corraliza de Facería, muy aptos para el cultivo⁵⁹. El 18 de febrero de 1823 se llevó a cabo el sorteo de parcelas en Facerías; serían 370 parcelas de 40 áreas y 85 centiáreas (4 robadas y 8 y 3/4 almutadas)⁶⁰.

Pese a ser la tendencia dominante, la respuesta comunera no pasó únicamente por la vía de los pleitos, es decir, por formas ordenadas de protesta, en palabras de Cruz Artacho⁶¹. Dichos espacios de legalidad convivirían con otros menos pacíficos y que,

58. A.M. Funes, cj. 7 y 32 y Libro de Actas, 8. Se hablaba de la posibilidad de aplicar riego con motor; de producir pimientos o remolacha, que “darían 300 pesetas al año por robada”. El Soto de la Sardilla tenía unas 1.300 robadas; 600 sin árboles. Para entonces, ya en enero 1917, en pleno compás de espera, el ayuntamiento aprobó respetar los disfrutes que algunos vecinos poseían en Berguizales, Boyas, Matagallinas y Ramales, por ocho años, por tener plantados árboles frutales. Al resto de los vecinos se les repartiría una robada de terreno. Diputación, en diciembre de este último año, prorrogó los disfrutes en los términos de la Roza, Puente, Puente de Abajo, Barca, El Alto, Las Boyas, Matagallinas y Ramales por otros cinco años.

59. A.M. Funes, cj. 412 y 440. La corraliza de la Facería tenía unas 324 hectáreas, de las que unas 151 eran susceptibles de cultivo. Diputación lo aprobó el 26-9-1922. Cándido era hijo de Pascual Díaz Medrano, “propietario de fincas rústicas y urbanas” y de Micaela Carrascón, que procedía de Huesca. Era sobrino de Raimundo Díaz Medrano, diputado foral. Su hoja de riqueza era amplia; a las 16.516 pesetas de su riqueza agrícola era preciso añadir la urbana, 1.585 pesetas; además poseía 3 caballerías, 150 vacas bravas, 2.500 ovejas y 100 cabras; en total, un producto que pasó de ser 24.953 pesetas en 1927 a 32.903 en 1931, una vez muerto. Cándido Díaz había adquirido en 1902 parte de la vacada de Clemente Herrero, de Zamora. Pastaba en el Soto Gil y La Roza. A su muerte, su hijo Alfonso seguiría con el negocio. Antonio Díaz Calvo era el padre de Raimundo y Pascual y había comprado bienes desamortizados. Alguna noticia sobre su familia en GARCÍA-SANZ MARCOTEGUI (1996: 525).

60. A.M. Funes, cj. 442 y 443. En abril de 1923 está fechado un plano parcelario en el término de Las Suertes, con más de 232 parcelas.

61. CRUZ ARTACHO (2000: 174).

de igual forma que aquéllos, cuestionaban, por otras vías, la desigual distribución de los derechos comunales. Incendios, hurtos, daños y ataques contra la propiedad agraria se sucedieron en los primeros años del siglo XX; el centro de la protesta, los pudieses o los protagonistas de la afrenta: los labradores⁶². En julio de 1907 –lo decíamos anteriormente– seis fascales de trigo ardieron; fueron tasados en 250 pesetas. Eran propiedad de Galo Martínez, alcalde, y al que se le exigía en 1917 la devolución de 10,13 hectáreas de comunal. En agosto de 1912, uno de los detentadores de terrenos comunales, José Catalán Hernández, vio cómo su mies era pasto de las llamas; en julio de 1913, dos piezas de trigo, propiedad de sendos cultivadores, sufrieron la misma suerte; en octubre de 1914, son varias los injertos que serían destruidos; en marzo de 1918, dos robadas de planzones de chopo lombardo, propiedad de José Asín Elorz, son destruidas a mano airada; en junio de ese mismo año, varias matas de melones sufren la misma suerte; y ese verano también, a petición de Juan Ildarraz, el ayuntamiento acordó que uno de los guardas concurren diariamente al monte a encargarse de la custodia de las viñas. En abril de 1923, un incendio en la casa de Francisco Cirauqui; en octubre en un pajar de José Asín Elorz. No son sino una pequeña muestra de lo que se cocía por el pueblo. En este sentido, las denuncias que los guardas de campo instruyeron representan una excelente herramienta para medir la temperatura social que en aquellos años existía. Los datos que aparecen en el siguiente cuadro son muy claros, pues, además de multiplicar por muchos enteros las cifras ofrecidas en el Juzgado de Tafalla, reflejan una realidad donde los ataques contra la propiedad eran relativamente frecuentes. Era la forma de manifestar el descontento social ante el alto grado de inequidad que se venía arrastrando desde, al menos, la implantación de la revolución burguesa, hacía más de medio siglo⁶³. Inequidad que, pese a los repartos temporales que se articularon para paliar las intrínsecas necesidades de la población, estaba sostenida por el mantenimiento de un desigual acceso a los medios de producción comunales que fue agrandando la brecha entre unos sectores sociales y otros. En fin, ataques, quizás poco llamativos, pero efectivos, que pusieron alerta a las autoridades municipales, quienes exhortaron a sus guardas a extremar el celo para combatirlos. El descenso de sus cifras coincide con el inicio de la recuperación económica, pero su persistencia a comienzos de los años diez, en ese marco de relativo crecimiento, refleja que las causas estructurales que los justificaron todavía latían, como hemos pretendido hacer ver en las páginas precedentes⁶⁴.

62. A.M. Funes y A.J. Tafalla. SCOTT (1997) acuñó, para describir esa realidad, el concepto “formas cotidianas de protesta”.

63. En GASTÓN (2003a) (2003b) se analizan los efectos que sobre los campesinos navarros tuvo la implantación de la revolución burguesa, así como las respuestas que se fueron articulando.

64. Formas de protesta que, como se ha demostrado en otros momentos –GASTÓN (2003a) (2003b) y MAJUELO (1989), para el caso navarro– venían de lejos y se mantendrían hasta la 2ª República. CASANOVA (1991) y GONZÁLEZ DE MOLINA (1996) también hablaban de continuidad en las formas de protesta, incluso cuando el desarrollo industrial introdujo una nueva tipología reivindicativa.

Cuadro 8
Funes, 1903-1912. Denuncias de guardas sobre daños

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	Total
Hortaliza	7	16	4	8	11	0	2	7	6	2	63
Viña	5	2	2	1	1	0	0	6	8	5	30
Olivar	1	3	3	0	0	0	0	0	0	0	7
Cereal *	19	37	30	12	18	13	16	22	9	8	184
Remolacha	3	7	1	2	2	1	1	1	7	4	29
Pastos	2	2	0	0	0	2	3	2	2	2	15
Mimbre	1	2	1	0	2	0	1	0	1	0	8
Leña	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	4
TOTAL	40	70	41	23	34	16	24	38	33	21	340

* En cereal, se incluye trigo, cebada, avena, barbecho y rastrojo.

De la misma forma, hemos podido dar cuenta de varias movilizaciones multitudinarias, que encajarían perfectamente en lo que en algún lugar hemos denominado reueltas de la multitud⁶⁵. Vendrían a ser un episodio más organizado de la protesta, en este caso en torno a la autodenominada “Sociedad Comunera”, que fue capaz, aunque de forma muy espontánea, de aglutinar en su seno a todo un colectivo de desposeídos o de pequeños cultivadores en torno a la reivindicación del comunal. El relativo liderazgo que ejercieron vecinos como Ángel Ursúa o el protagonismo que asumieron alcaldes como Roberto Carrión, Victoriano Medrano o Luis Piedra, en la reversión de las tierras comunales usurpadas no debe ensombrecer la participación jornalera que, en todo momento, impulsó todo tipo de acción encaminada a la consecución de ese objetivo. Además, no estaban solos; una corriente comunera se fue extendiendo por los pueblos de la Navarra meridional, pretendiendo subvertir una realidad cargada de injusticia.

4. Epílogo. La reversión de las corralizas

Los años pasaron y, con la llegada de la Dictadura de Primo de Rivera, la corporación municipal volvió a contar con importante presencia de los labradores que habían pleiteado con el ayuntamiento en los años previos. El alcalde Ángel Terés, y los concejales Quiterio Díaz, Raimundo Osés y Cándido Díaz, habían sido algunos de los activos

65. GASTÓN (2002) (2003a) (2003b).

defensores de los intereses de su clase. Con la República, la cuestión agraria volvería a recuperar un protagonismo del que había adolecido en los últimos años, en especial desde la creación de una Sección de Oficios Varios de la UGT, impulsada por el concejal socialista Ventura Muñoz Escuchuri. Cándido Díaz Carrascón, dueño de las yerbas y aguas de las cuatro corralizas de Iñiestar y Facería, Valdebutre, Barrancar y Dehesa Nueva, había muerto en 1929. Sus herederos tendrían la responsabilidad familiar, a partir de entonces, de contener las ansias roturadoras de labradores y jornaleros. “Las necesidades del agricultor, tan apremiantes como lo son hoy” volvieron a ser las causantes de que se presionara, de nuevo, sobre los bienes comunales. Tras la permuta suscrita en 1922 con Díaz, “los vecinos hicieron esfuerzos inauditos en proveerse de los aperos de labranza... para conseguir elementos que un día, teniendo tierras que labrar, les den rendimientos suficientes”. Por esa razón, la no renovación del convenio, por la “intransigencia de los señores de Díaz”, motivó que los vecinos se lanzaran a la roturación de los terrenos comunales⁶⁶. José Díaz Díaz presentó una denuncia ante la guardia civil de Peralta, que intentó ser canalizada a través de juicios de conciliación. El 29 de mayo de 1935 el ayuntamiento y los hijos de Cándido Díaz Carrascón llegaron a un acuerdo, por el que se renovaba la permuta. Las noticias serían cada vez más fragmentarias. En junio de 1955, José Díaz Díaz expresaba su voluntad de que el convenio acabase y que si el ayuntamiento quería que los vecinos siguieran cultivando esas tierras que le llamasen. Todo acabaría el 31 de enero de 1963, cuando, por 12 millones de pesetas, el ayuntamiento adquirió los derechos vecinales enajenados en 1856.

Bibliografía

- ALTAFFAYLLA KULTUR TALDEA (1986): *Navarra, 1936. De la esperanza al terror*. Tafalla: Altaffaylla Kultur Taldea.
- ARÍN Y DORRONSORO, F. (1930): *Problemas agrarios. Estudio jurídico social de las corralizas, servidumbres, montes y comunidades de Navarra*. Segovia: Imprenta Carlos Martín.
- CASANOVA, J. (1991): *La Historia social y los historiadores. ¿Cenicienta o princesa?* Barcelona: Crítica.
- CRUZ ARTACHO, S. (2000): “De campesino a ladrón y delincuente en Andalucía (XIX-XX). Otra mirada a la esfera de los comportamientos sociales del campesinado”, en GONZÁLEZ DE MOLINA, M. (ed.): *La Historia de Andalucía a debate. I. Campesinos y Jornaleros*. Barcelona: Anthropos y Diputación Provincial de Granada, pp. 159-178.

66. ALTAFFAYLLA KULTUR TALDEA (1986: 321). Es posible que este suceso tenga que ver con el boicot que la derecha ejerció sobre los jornaleros socialistas y con la aplicación de la Reforma Agraria, aunque tampoco hay que desterrar un análisis más amplio, ya que también los labradores tenían interés en que se renovase el convenio, incluso mucho más. VIRTO y ARBELOA (1984: 646-648) dan cuenta de incidentes durante la II República.

- DE LA TORRE, J. y LANA, J.M. (2000): “El asalto a los bienes comunales. Cambio económico y conflictos sociales en Navarra, 1808-1936”, *Historia Social*, nº 37, pp. 75-95.
- ESPARZA, J.M.^a. (1985): *Un camino cortado. Tafalla 1900-1939*. Tafalla: Altaffaylla Kultur Taldea.
- (2001): *Historia de Tafalla*. Tafalla: Altaffaylla Kultur Taldea.
- ESQUÍROZ, F. (1977): *Historia de la propiedad comunal en Navarra*. Peralta: Merindad.
- GALLEGO, D. (1986): *La producción agraria de Álava, Navarra y La Rioja desde mediados del siglo XIX a 1935*. Madrid: Universidad Complutense.
- GARCÍA-SANZ MARCOTEGUI, Á. (1996): *Diccionario Biográfico de los Diputados Forales de Navarra (1841-1931)*. Pamplona: Gobierno de Navarra.
- GARRABOU, R. (ed.) (1988): *La crisis agraria de fines del siglo XIX*. Barcelona: Crítica.
- GARRABOU, R. y SANZ, J. (eds.) (1985): *Historia agraria de la España contemporánea. 2*. Barcelona: Crítica.
- GARRABOU, R., BARCIELA, C. y JIMÉNEZ BLANCO, J.I. (eds.) (1986): *Historia agraria de la España contemporánea. 3*. Barcelona: Crítica.
- GASTÓN AGUAS, J.M. (1995): *Justicia y Tierra. Conflictividad agraria en Peralta durante la II República*. Tafalla: Altaffaylla Kultur Taldea.
- (1997): “Coyuntura económica y conflictividad social: la azucarera de Marcilla (1900-1936)”, *Gerónimo de Uztáriz*, nº 13, pp. 57-82.
- (2002): “Aproximación a los poderes locales en la Navarra liberal. El caso de Peralta y Los Elorz (1841-1868)”, en *Gerónimo de Uztáriz*, nº 17/18, pp. 139-167.
- (2003a): *Arriba Jornaleros. Los campesinos navarros ante la revolución burguesa*. Tafalla: Txalaparta.
- (2003b): “Los campesinos navarros ante la revolución burguesa (1841-1868)”, en *Historia Social*, nº 46, pp. 25-47.
- (2003c): “La protesta por el comunal en la zona media de Navarra, 1841-1923”, en *Historia Contemporánea* (en prensa).
- GERÓNIMO DE UZTARIZ-EN LUR LANTALDEA (1991): “Cambio económico y distribución social de la propiedad en Navarra entre finales del siglo XIX y mediados del siglo XX”, en *Gerónimo de Uztáriz*, nº 5, pp. 57-84.
- GONZÁLEZ DE MOLINA, M. (1996): “Los mitos de la modernidad y la protesta campesina. A propósito de Rebeldes Primitivos de Eric. J. Hobsbawm”, *Historia Social*, nº 25, pp. 113-157.
- IRIARTE GOÑI, I. (1997): *Bienes comunales y capitalismo agrario en Navarra*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- LANA BERASAIN, J.M. (1992): “Los aprovechamientos agrícolas comunales en el sur de Navarra entre los siglos XIX y XX”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 65, pp. 361-387.
- (1997): *Cambio agrario y relaciones de propiedad en el sur de Navarra (1800-1936)*. Tesis Doctoral. Inédita.
- MAJUELO, E. (1984): “Algunas noticias de anarquistas navarros en los años 1922 y 1923”, en *Príncipe de Viana*, nº 173, pp. 479-516.
- (1989): *Luchas de clases en Navarra (1931-1936)*. Pamplona: Gobierno de Navarra.

- (2002): “Movimientos sociales y protesta social en Navarra durante el siglo XX”, en LANA BERASAIN, J.M. (coord): *En torno a la Navarra del siglo XX. Veintiún reflexiones acerca de Sociedad, Economía e Historia*. Pamplona: UPNA, pp. 289-321.
- MAJUELO, E. y PASCUAL, Á. (1991): *Del catolicismo agrario al cooperativismo empresarial. Setenta y cinco años de la Federación de Cooperativas navarras, 1910-1985*. Madrid: MAPA.
- MONTORO SAGASTI, J.J. (1927): *La propiedad comunal y la privada en la villa de Falces*. Pamplona.
- (1929): *La propiedad privada y la comunal en la ciudad de Olite (Navarra). Estudio histórico-jurídico-social, a petición del M.I. Ayuntamiento de Olite*. Pamplona: Talleres Tipográficos “La Acción Social”.
- SCOTT, J. (1997): “Formas cotidianas de rebelión campesina”, *Historia Social*, n° 28, pp. 13-39.
- VIRTO, J.J. y ARBELOA, V.M. (1984): “La cuestión agraria navarra (1900-1936)”, en *Príncipe de Viana*, n° 171 y 173.
- (1985): “La cuestión agraria navarra (1900-1936)”, en *Príncipe de Viana*, n° 174.
- VIRTO, J.J. (1985): “La CNT en Navarra”, en *Príncipe de Viana*, n° 176, pp. 837-859.

El proceso de alfabetización en la Navarra rural entre 1860 y 1930¹

Pilar Erdozáin / Fernando Mikelarena

Introducción

En los últimos años se ha avanzado notablemente en el análisis del proceso de alfabetización, uno de los procesos más importantes de la época contemporánea, tanto en la esfera de lo económico, por lo que se refiere a su importancia en la formación de capital humano, como en el terreno de lo sociocultural, por cuanto el acceso autónomo de las personas al discurso escrito abre inmensas posibilidades al desarrollo cognitivo y al desarrollo de comportamientos y actitudes de personas y grupos sociales. No hay que olvidar que es durante los siglos XIX y XX cuando se produce en la mayoría de las zonas, con mayor o menor retraso, el tránsito desde una alfabetización restringida, básicamente por obstáculos de naturaleza social antes que de carácter tecnológico, a una alfabetización universal.

En el caso específico español, el trabajo de Clara Eugenia Núñez sirve para contextualizar tanto las características del proceso de alfabetización registrado en el conjunto del Estado en el marco europeooccidental como las características de los procesos de alfabetización regionales e incluso provinciales.

Los rasgos principales del proceso de alfabetización español son su carácter relativamente tardío, con muchos paralelismos con algunos países del sur de Europa como Italia o del Este como Polonia, y su carácter geográficamente poco uniforme.

Si consideramos por transición de la alfabetización el paso de unos niveles restringidos de alfabetización en torno al 30 por ciento de la población a unas tasas prácticamen-

1. Esta investigación se enmarca dentro del proyecto financiado por la Dirección General de Enseñanza Superior e Investigación científica, código de proyecto PB98-1613.

te universales, ese proceso tuvo lugar en España en las primeras décadas del siglo XX, cuando en algunos países de Europa Noroccidental (Escandinavia, Alemania, Holanda y Suiza), así como en Estados Unidos, se había constatado ya a mediados del siglo XIX.

Por otra parte, se ha hablado de un proceso de alfabetización espacialmente dual en España en el que se contrapondrían “*una España septentrional en la que los niveles de alfabetización eran relativamente elevados a mediados y finales del siglo XIX, y una España meridional en la que, pese a las mejoras acaecidas, el analfabetismo seguía siendo elevado a comienzos de la guerra civil en 1936*” (Núñez, 1992, 164).

Las causas de las diferencias espaciales en el proceso de alfabetización español son diversas. Uno de los factores que se han apuntado es el de la densidad educativa, expresada por indicadores como el del número de jóvenes y de alumnos por profesor o como el del porcentaje de alumnos escolarizados, y que estaría estrechamente correlacionado con el tipo de poblamiento predominante, ya que allí donde había muchos municipios de tamaño reducido se estiman, por efecto de la regulación de la ley Moyano de 1857², más escuelas, más maestros y más población alfabetizada que donde los pueblos era de mayores dimensiones demográficas (Reher, 1993, 57-63). Además, “*la influencia del tipo de poblamiento afectaba a muchos aspectos de la vida sociocultural de las comarcas. En las zonas donde había una abundancia de pueblos de tamaño reducido no sólo habría una mayor densidad educativa sino también más curas, más médicos, más administración pública. Es decir, en estas zonas adquirirían mayor relieve dentro de la población grupos educados por definición y, acaso más importante, potenciales difusores de cultura. Las regiones de municipios pequeños eran también, por regla general, zonas de propiedades pequeñas en manos de altas proporciones de la población, hecho que implicaría que una importante proporción de la población se vería en la necesidad de utilizar la letra escrita, bien en el mercado, en los contratos o en los testamento. No en balde era más elevado el analfabetismo en regiones donde predominaban los jornaleros. En dichas zonas, aparte de la baja densidad del sistema educativo debido a las razones antedichas, las actividades económicas de la mayor parte de la población no implicaban para nada el uso de la palabra escrita*” (Reher, 1993, 61). Esas argumentaciones, han sido complementadas por Núñez en el sentido de que del tamaño medio mayor o menor de los municipios derivaba un apoyo dirigido a la enseñanza primaria o a la enseñanza superior. “*En municipios pequeños, la toma de decisiones recaía sobre individuos más representativos de la media de los habitantes locales que en municipios grandes, por lo que mientras que los primeros eran capaces de tomar decisiones que atendieran a las necesidades de la mayoría, las decisiones tomadas por los segundos tendían a favorecer los intereses de una minoría*” (Núñez, 1992, 324), concretándose esto último en el hecho de que en la mitad sur de España se apoyó la enseñanza superior.

Otro factor explicativo que se ha barajado es el de la mayor o menor presencia de los jornaleros en las estructuras agrarias, en la medida en que se ha detectado una co-

2. Esta Ley obligaba a los pueblos con al menos 500 habitantes a tener dos escuelas de primera enseñanza, una para niños y otra para niñas. Los pueblos de 2000 habitantes debían tener cuatro escuelas y los de 4000 seis. Por lo tanto, cuanto menor era universo demográfico, menor sería la ratio de alumnos o de niños por escuela y por maestro.

relación positiva entre el número relativo de los mismos, una baja escolarización primaria y una baja alfabetización, razonándose porque *“las posibilidades del jornalero de mejorar profesionalmente gracias a su alfabetización eran muy limitadas en regiones en las que la mano de obra era abundante y barata y donde a consecuencia de ello se introdujeron pocas innovaciones tecnológicas en el campo”* (Núñez, 1992, 326).

Otro elemento importante, si bien de difícil valoración, fue la actitud de la población ante la educación, considerada globalmente o para cada sexo, no sólo fundamentada en una percepción de los beneficios que podían derivarse de ella sino también arraigada en pautas valorativas de índole cultural. Para Reher (1997, 256-257) en España *“coexistían actitudes fundamentalmente distintas hacia la lectura en distintas zonas de las país. Mientras en buena parte de la meseta septentrional es evidente que se consideraba un bien deseado, merecedor de inversión económica y de tiempo por parte de las comunidades locales, en Extremadura, Andalucía, Murcia y buena parte de Levante no lo era en absoluto. Las razones de esta gran divergencia son múltiples. Una parte de ellas serán económicas, sin duda, pero otra parte no”*. Para dicho autor, los incentivos sociales y culturales *“eran tanto o más importantes que cualquier ‘utilidad económica’ prevista de la inversión”* (Reher, 1997, 260). Esos factores socioculturales serían de gran peso allí donde se han estimado niveles relativamente altos o relativamente más precoces de alfabetización femenina.

También se ha señalado el papel de las ciudades como agente propulsor de la alfabetización, por cuanto en las ciudades *“imperaba una cultura basada en la palabra escrita, y ello superaba con creces el hecho de que en la ciudad estudiaban proporciones inferiores de jóvenes que en el campo”* (Reher, 1993, 62).

Hay que desechar, en cambio, la incidencia de los procesos de modernización económica sobre la distribución espacial de la alfabetización en España, al menos hasta fechas relativamente tardías del período 1860-1930. Hasta 1910, e incluso después de esa fecha, es bastante débil la conexión entre niveles de alfabetización y procesos de industrialización por cuanto las zonas más alfabetizadas eran zonas agrarias y rurales de la mitad septentrional de España, a las que en el curso del tiempo se añadieron Cataluña y las dos provincias marítimas del País Vasco. Tal y como anotaba Reher, la alfabetización en España dependía *“ante todo de aspectos estructurales de la sociedad, de políticas educativas y, en menor grado, de estructuras económicas. Con excepción de Cataluña, y allí con niveles sólo moderadamente altos, las zonas más alfabetizadas de España son las que tienen una fecundidad matrimonial más elevada y, con la notable excepción del País Vasco, son también zonas poco urbanizadas y con bajísimos niveles de industrialización”* (Reher, 1993, 61).

Bajo todo ello, nuestra intención en este artículo es, tras referirnos a las características del proceso de alfabetización navarro en comparación con las demás provincias españolas o con las provincias del entorno, la de reconstruir en términos aproximados la evolución de los niveles de alfabetización global, masculina y femenina en las comarcas navarras con el fin de profundizar sobre la incidencia en aquélla de los factores socioeconómicos y lingüísticos, así como ponderar las pautas concernientes al tratamiento que se daba a las mujeres. En una primera instancia, hemos de aclarar que este artículo surge de la necesidad de enmarcar en el contexto navarro el apartado relativo al proceso de alfabetización de una investigación centrada en las estrategias familiares de un municipio del norte de Navarra.

1. El proceso de alfabetización en Navarra

Desde una perspectiva comparativa con las demás regiones españolas (veáse Cuadro 1), Navarra se colocaba a la altura de 1860 entre las regiones, en su mayoría de la mitad norte, que habían alcanzado el primer umbral de alfabetización, estimado entre el 30 y el 40 por ciento de la población adulta (Núñez, 1992, 92-93). En el curso del periodo 1860-1930 Navarra siguió ocupando posiciones punteras. En 1900 se situaba, después de Madrid, en un segundo escalón, junto con Castilla la Vieja y el País Vasco, registrando niveles de alfabetización de la población adulta del 67 por ciento. En 1930 Navarra era de las pocas regiones en que esos niveles rebasaban el 90 por ciento, en unión de las regiones anteriormente mencionadas.

Discerniendo los niveles de alfabetización por sexos, del mismo Cuadro 1 se derivan algunas especificidades. Navarra y el País Vasco registraban en 1860 unas tasas de alfabetización masculina del 52 y del 53 por ciento respectivamente, inferiores solamente a las madrileñas, las veterocastellanas, las leonesas y las asturianas, las de las dos primeras de esas cuatro regiones por encima del 66 por ciento. Ahora bien, en ese mismo corte censal se advierte que, dejando de lado Madrid, Navarra y el País Vasco eran las dos únicas regiones en las que la alfabetización de las mujeres adultas estaba por encima del 20 por ciento, situándose las demás por lo general como mínimo a unos cuantos puntos porcentuales. En 1900 se repetirán esas características: los hombres adultos vasconavarros estaban alfabetizados en un 75-78 por ciento, diez enteros menos que los niveles constatados en Castilla la Vieja y Madrid; por lo que respecta a las mujeres, mientras en Vasconia seis de cada diez adultas sabían leer y escribir, sólo en Madrid (66 por ciento) y Castilla la Vieja (52 por ciento) más de la mitad tenían aquellas capacidades.

Por último, en 1930 la alfabetización masculina alcanzaba sus más altas cotas en el País Vasco (porcentaje del cien por cien), seguido a poca distancia de Castilla la Vieja, León, Asturias y Madrid (porcentajes del 97-98 por ciento) y encontrándose Navarra algo más lejos con el 94 por ciento, regiones todas ellas que eran las únicas que excedían el 90 por ciento. En cuanto a las mujeres, el País Vasco también se situaba en la primera posición con una tasa del 93 por ciento, ocupando Navarra, con el 88 por ciento, la segunda posición. Las otras regiones en las que más de ocho de cada diez mujeres adultas sabían leer y escribir eran Madrid, Castilla la Vieja y Asturias, por ese orden.

También hemos optado por presentar las tasas de alfabetización de la población adulta global y el diferencial de alfabetización entre sexos de las provincias próximas a Navarra en el Cuadro 2. Hasta 1900 Navarra tenía tasas marcadamente inferiores a Álava, ligeramente menores a las riojanas y similares a las vizcaínas. Guipúzcoa y las dos provincias aragonesas cuyos datos recogemos evidenciaban niveles inferiores a los navarros. En las primeras décadas del siglo XX las dos provincias vascas marítimas progresaron notablemente, ubicándose en 1930 las tres provincias vascongadas por encima de Navarra. Por el contrario, la Rioja mostró unos avances menores que los navarros hasta el punto que en 1920 y 1930 estaba por debajo en cuanto al nivel de alfabetización. Huesca y Zaragoza aceleraron su proceso de alfabetización entre 1900 y 1930,

pero ello no pudo evitar que fueran las provincias menos alfabetizadas con diferencia del entorno al que nos estamos refiriendo.

Cuadro 1
Porcentajes de personas adultas alfabetizadas, de hombres adultos alfabetizados y de mujeres adultas alfabetizadas en las regiones españolas en 1860, 1900 y 1930

	<i>Adultos Total</i>			<i>Hombres Total</i>			<i>Mujeres Total</i>		
	1860	1900	1930	1860	1900	1930	1860	1900	1930
Castilla la Vieja	42	68	90	69	85	98	16	52	83
León	35	59	86	60	82	97	12	39	76
Asturias	30	55	89	56	77	97	10	36	81
Galicia	22	35	67	44	57	82	5	17	55
País Vasco	38	69	96	53	78	100	23	60	93
Navarra	37	67	91	52	75	94	21	59	88
Aragón	22	42	74	37	56	82	7	29	65
Cataluña	24	48	82	38	60	88	10	36	76
Levante	16	30	62	25	39	71	8	22	53
Andalucía oriental	17	27	58	25	34	68	10	20	49
Canarias	14	30	50	19	35	56	9	27	46
Andalucía occidental	27	43	67	35	50	74	19	36	60
Castilla la Nueva	24	37	61	38	49	71	10	25	51
Madrid	51	76	92	65	87	98	35	66	86
España	27	45	73	42	57	81	12	33	65

Fuente: Núñez, 1992, 132, 108 y 111.

Cuadro 2
 Porcentajes de personas adultas alfabetizadas y diferencial de alfabetizados por sexo en las provincias próximas a Navarra entre 1860 y 1930

	1860		1877		1887		1900		1910		1920		1930	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
Navarra	37	31	46	25	54	23	67	17	73	12	83	8	91	6
Álava	53	47	63	40	72	32	81	23	87	18	95	10	100	7
Guipúzcoa	25	16	37	14	46	13	59	10	71	7	83	5	95	4
Vizcaya	36	30	46	27	56	26	68	22	79	19	87	13	94	10
Logroño	38	47	50	35	57	32	64	26	73	18	79	15	87	12
Huesca	22	31	28	31	36	33	46	31	53	26	66	18	75	16
Zaragoza	23	25	31	26	38	25	43	22	51	19	62	16	76	15

Nota: A: Porcentajes de personas adultas alfabetizadas; B: Diferencial de alfabetizados por sexo.
 Fuente: Núñez, 1992, 134-135.

Por otra parte, una cuestión muy interesante es la del diferencial de alfabetización entre los dos sexos. Como se ve, entre las provincias cercanas a Navarra destaca Guipúzcoa por los bajos niveles de ese diferencial. De hecho, según los datos de Núñez (1992, 134) en ninguna provincia de la mitad norte de España el diferencial sexual era tan bajo como en Guipúzcoa. Por lo general, a los niveles guipuzcoanos de diferencial sexual de la segunda mitad del siglo XIX se llegó en la mitad septentrional del Estado sólo en 1920 ó en 1930.

2. El proceso de alfabetización en las comarcas navarras

Las fuentes de las que nos hemos servido en este artículo para analizar el proceso de alfabetización en las comarcas navarras son los datos correspondientes al número de personas que sabía leer y escribir que, para cada municipio de Navarra, figura en los censos publicados de 1860, 1877 y 1930, los únicos en los que consta esa información. Con ellos hemos estimado los porcentajes de personas alfabetizadas sobre la población total, los porcentajes de hombres alfabetizados sobre la población masculina total y los porcentajes de mujeres alfabetizadas sobre la población femenina total. Como se ve, los resultados que adjuntamos se refieren a las agrupaciones de los municipios navarras en las trece comarcas habituales en este tipo de estudios.

Hemos de advertir que los indicadores que hemos utilizado no son todo lo perfectos que hubiéramos querido ya que habría sido preferible incluir en el denominador,

en vez de la población alfabetizada total global o de cada sexo, a la población en rigor alfabetizable, es decir, tal y como se suele utilizar en la mayoría de los estudios, la de más de diez años. Lamentablemente, esa información a escala municipal no está disponible en el censo de 1930, aunque sí en los anteriores, por lo que hemos renunciado a ella. Con todo, trabajar con la población total no ocasiona sesgos de consideración porque, según se aprecia en el Cuadro 3, en 1860 por ejemplo la proporción de la población de más de diez años era bastante similar en todos los ámbitos comarcales, situándose por lo general en el 73 o 74 por ciento de la población total.

Cuadro 3
Proporciones de la población de más de diez años
sobre la población total en las comarcas navarras en 1860

	%
Valles cantábricos	73.2
Valles meridionales	74.3
Barranca	73.0
Pirineo occidental	73.7
Pirineo oriental	71.8
Cuenca de Pamplona	75.2
Cuenca Lumbier-Aoiz	74.1
Ciudad de Pamplona	82.7
Media occidental	73.5
Media oriental	74.3
Ribera occidental	73.6
Ribera central	74.8
Ribera tudelana	75.0

Fuente: Censo publicado de 1860. Elaboración propia.

Las tasas de alfabetización de la población total, de la población masculina y de la población femenina de las comarcas navarras revelan diferencias espaciales dignas de ser reseñadas.

Comenzando por la población total, en el Cuadro 4 se aprecia que en 1860 las comarcas rurales más alfabetizadas eran las dos comarcas de la Zona Media, el Pirineo Oriental y las dos cuencas prepirenaicas, con tasas de entre el 30 y el 33 por ciento. En un segundo estadio se situaban la Ribera Occidental y la Ribera Central, con tasas del

25-26 por ciento, emplazándose la Ribera Tudelana en un terreno intermedio entre las otras dos comarcas meridionales y la Barranca y el Pirineo Occidental, comarcas éstas con niveles de entre el 19 y el 20 por ciento. Por último, los valles meridionales y los valles cantábricos eran las dos comarcas con resultados más pobres. En ellas sólo el 12,8 y el 15 por ciento respectivamente de la población total sabía leer y escribir.

Cuadro 4
Tasas de alfabetización de la población total
en las comarcas navarras en 1860, 1877 y 1930

	<i>1860</i>	<i>1877</i>	<i>1930</i>
Valles cantábricos	12.8	21.9	56.5
Valles meridionales	15.0	22.7	64.7
Barranca	19.7	29.7	66.3
Pirineo occidental	19.0	32.2	73.8
Pirineo oriental	31.7	38.9	74.7
Cuenca de Pamplona	30.6	39.7	76.2
Cuenca Lumbier-Aoiz	29.8	39.3	77.4
Ciudad de Pamplona	48.4	53.5	80.9
Media occidental	33.0	41.8	71.7
Media oriental	32.2	40.9	74.1
Ribera occidental	26.2	29.4	63.3
Ribera central	25.6	31.5	65.3
Ribera tudelana	22.1	29.4	59.4

Fuente: Censos publicados de las fechas respectivas. Elaboración propia.

En 1877 la geografía era similar a la expresada para 1860, si bien con avances en cada zona de entre ocho o diez puntos porcentuales por lo general y con la diferencia de que ahora la Barranca y el Pirineo Occidental se colocan a la altura de las comarcas ribereñas.

En 1930 la situación se modificó. Ahora ya no son las comarcas medias las zonas más punteras. Las cuencas prepirenaicas registran niveles de alfabetización más altos y también, dos o tres enteros más abajo, llegan a la altura de la Zona Media las dos comarcas pirenaicas. Asimismo, los valles meridionales y la Barranca alcanzan a la Ribera Occidental y a la Ribera Central con proporciones en todas esas comarcas de entre el 63 y el 66 por ciento. Para finalizar, en 1930 son la Ribera Tudelana y los Valles Can-

tábricos, con tasas respectivas del 59,4 por ciento y del 56,5, las comarcas menos alfabetizadas.

La consideración exclusiva de la población masculina introduce algunos matices (ver Cuadro 5). El mayor porcentaje de hombres alfabetizados estaba en 1860 en el Pirineo Oriental (el 55,1 por ciento), quizás por la necesidad de apertura al exterior de pastores y almadieros. En el resto de las comarcas la gradación de los valores es similar a la de la población total con la salvedad de que la Ribera Tudelana enlaza ahora con los valles meridionales, la Barranca y el Pirineo Occidental y de que el elevado analfabetismo de los valles cantábricos se hace más patente. Todo ello vale también para 1877, aún cuando en este año, las tasas de los valles cantábricos y de los valles meridionales tienden a converger y la posición puntera del Pirineo Oriental ya no es tan sobresaliente por acercársele la tasa de la Comarca Media Occidental.

Los datos de 1930 referidos a la alfabetización de los hombres se superponen a los ya vistos para ese año en relación con la población total con la excepción de que el atraso de los valles cantábricos se hace más notorio al ser la única comarca en la que la proporción de personas alfabetizadas totales es mayor que la proporción de alfabetizados de sexo masculino.

Cuadro 5
Tasas de alfabetización de la población masculina
en las comarcas navarras en 1860, 1877 y 1930

	<i>1860</i>	<i>1877</i>	<i>1930</i>
Valles cantábricos	18.4	27.5	55.5
Valles meridionales	27.5	31.5	66.4
Barranca	32.2	41.7	69.3
Pirineo occidental	29.1	41.1	75.1
Pirineo oriental	55.1	57.9	75.9
Cuenca de Pamplona	43.1	50.5	77.8
Cuenca Lumbier-Aoiz	41.1	47.6	78.2
Ciudad de Pamplona	60.9	62.6	81.5
Media occidental	48.0	53.3	73.3
Media oriental	41.6	47.9	75.6
Ribera occidental	38.2	38.4	65.9
Ribera central	36.4	40.7	67.7
Ribera tudelana	31.7	38.6	63.7

Fuente: Censos publicados de las fechas respectivas. Elaboración propia.

Los datos de alfabetización de las mujeres no introducen apenas nuevas percepciones en la geografía de la intensidad de la alfabetización navarra (ver cuadro 6). Dejando de lado la ciudad de Pamplona, es la comarca Media Oriental en donde en 1860 mayor número de mujeres sabía leer y escribir: el 22,2 por ciento para ser más exactos. En la otra comarca de la Zona Media y en las dos Cuencas prepirenaicas, la alfabetización femenina estaba en torno al 16-18 por ciento. Más atrás, cabe distinguir el grupo de las tres comarcas meridionales con tasas de entre el 13-15 por ciento. Por el contrario, en casi toda la montaña la alfabetización femenina era también muy débil, no llegando al 8 por ciento, sin paliar, por tanto, el analfabetismo de los hombres.

Curiosamente, la diferencia entre sexos alcanzaría su mayor nivel en el Pirineo Oriental, ya que el 55 por ciento de hombres alfabetizados de esta zona contrasta poderosamente con el 10,1 por ciento de las mujeres.

En el corte posterior de 1877, la única novedad reseñable son los importantes avances consignados en la alfabetización femenina de los Valles pirenaicos orientales y occidentales que llegan a superar ahora a las comarcas ribereñas. Por lo demás, el carácter avanzado de la Zona Media y de las Cuencas y el retrasado de los Valles del Noroeste seguía totalmente en vigor.

Cuadro 6
Tasas de alfabetización de la población femenina
en las comarcas navarras en 1860, 1877 y 1930

	1860	1877	1930
Valles cantábricos	7.7	16.1	57.4
Valles meridionales	7.7	14.1	63.0
Barranca	7.3	16.9	63.2
Pirineo occidental	7.9	22.9	72.3
Pirineo oriental	10.1	22.5	73.5
Cuenca de Pamplona	16.2	28.2	74.4
Cuenca Lumbier-Aoiz	17.3	29.9	76.6
Ciudad de Pamplona	35.8	43.9	80.5
Media occidental	17.8	29.6	70.2
Media oriental	22.2	33.1	72.6
Ribera occidental	14.8	20.6	60.7
Ribera central	14.1	22.1	62.8
Ribera tudelana	12.6	20.4	55.0

Fuente: Censos publicados de las fechas respectivas. Elaboración propia.

Cuadro 7

Desviaciones típicas de los valores municipales relativos a la tasa de alfabetización de la población total, masculina y femenina respecto a los valores comarcales en las comarcas navarras en 1860, 1877 y 1930

	1860			1877			1930		
	<i>PT</i>	<i>PM</i>	<i>PF</i>	<i>PT</i>	<i>PM</i>	<i>PF</i>	<i>PT</i>	<i>PM</i>	<i>PF</i>
Valles cantábricos	5.5	7.7	4.9	10.1	11.1	9.5	10.3	11.6	9.9
Valles meridionales	7.1	9.6	5.0	10.5	11.7	9.9	9.3	8.9	10.2
Barranca	6.8	11.9	3.8	6.2	9.2	4.9	5.8	6.1	7.2
Pirineo occidental	8.9	13.4	9.1	12.0	13.3	14.6	4.7	5.0	6.3
Pirineo oriental	4.9	11.5	5.8	7.7	10.0	9.8	4.9	4.5	7.4
Cuenca de Pamplona	5.9	8.1	6.3	5.9	6.4	7.4	3.8	2.9	5.2
Cuenca Lumbier-Aoiz	7.5	8.6	7.3	8.5	8.5	8.9	3.8	3.7	5.0
Media occidental	6.0	7.4	6.8	6.3	6.5	8.6	5.1	5.7	5.9
Media oriental	6.7	9.4	6.3	8.9	9.5	9.9	6.1	6.7	7.0
Ribera occidental	6.2	7.5	5.6	7.8	8.4	7.4	7.3	7.4	7.9
Ribera central	5.5	7.0	4.7	4.2	6.1	3.6	5.6	5.7	6.0
Ribera tudelana	3.7	5.4	3.6	4.9	6.5	6.1	7.6	7.8	8.0

Fuente: Censos publicados de las fechas respectivas. Elaboración propia.

En 1930, por su parte, tal y como se apreciaba en la población total, las Cuencas son el espacio más adelantado en lo que respecta al indicador que estamos examinando, seguidas de los Valles pirenaicos que terminan por superar a las comarcas medias. También los avances en la alfabetización femenina fueron mucho más intensos en los Valles Meridionales y en la Barranca que en la Ribera, como lo prueba el hecho de que ahora aquellas dos comarcas rebasen al tercio meridional. Incluso los Valles Cantábricos ceden la última posición a la Ribera Tudelana, señalándose además con la peculiaridad de que en 1930 la alfabetización masculina sea en aquellos valles superior a la femenina, siendo el único espacio comarcal en que ello sucede.

Por último, para acabar con esta descripción, no referiremos también al grado de validez de los valores medios comarcales respecto a los valores municipales del espacio que representan. Para ello, hemos estimado en el cuadro 7 las desviaciones típicas de los valores municipales relativos a la tasa de alfabetización de la población total, de la población masculina y de la población femenina respecto a los valores comarcales de esas variables. Como puede advertirse, las desviaciones típicas más elevadas, indicadores de la existencia de unos contrastes más marcados dentro de los ámbitos co-

marcales respectivos, solían darse en los Valles Cantábricos y en los Valles Meridionales en 1877 y 1930 y en las dos comarcas pirenaicas en 1860 y 1877.

3. Los factores actuantes en la geografía del proceso de alfabetización rural navarro

En nuestra opinión, los factores explicativos más importantes de la geografía reseñada en el apartado anterior del proceso de alfabetización rural navarro son el tamaño de los municipios, las estructuras agrarias, la presencia de la lengua vasca y las actitudes en relación con la alfabetización femenina.

3.1. *El tamaño del municipio*

Tal y como se comentó para el conjunto de España, el tamaño medio de los municipios resultaba ser un factor fundamental a la hora de entender las disparidades espaciales del proceso de alfabetización en ámbitos rurales.

Como es sabido, el tipo de poblamiento no escapaba a la diversidad interna navarra. Siguiendo la terminología acuñada por Urabayen (1931, 1959), existe una Navarra de los caseríos, una Navarra de las aldeas y una Navarra de las villas. La primera se encuentra al norte de la divisoria de aguas: aunque en ella en realidad el tipo de hábitat es mixto –concentrado y disperso–, la localización de unidades rurales aisladas en las laderas de los montes le confiere un signo distintivo. La segunda abarca una ancha banda central, desde la divisoria de aguas hasta los valles septentrionales de la Zona Media. Las aldeas son pequeñas entidades de población, con frecuencia de menos de 250 habitantes. Las villas cubren toda la parte meridional de la Zona Media y toda la Ribera. Son unidades de hábitat concentrado y compacto en las que ya no hay huertos inmediatos a las casas.

Esa geografía del poblamiento tenía repercusiones en la distribución de los municipios según su número de habitantes. Tal y como se aprecia en el cuadro 8, por lo general las comarcas que en los distintos cortes censales se registraban los mayores niveles de alfabetización se caracterizaban en 1860 y también, sin grandes variaciones, en 1930 por un predominio aplastante de los municipios cuyos núcleos de población eran de menos de 500 o de 1.000 personas. En 1860 en la Cuenca de Pamplona los municipios con núcleos de población de menos de 500 habitantes eran el 95,2 por ciento del total y los de menos de 1.000 habitantes el 100 por cien; en la cuenca Lumbier-Aoiz el 70 y el 80 por ciento; en la Comarca Media Occidental el 73,8 y el 86,9 por ciento y en la Comarca Media Oriental el 52,6 y el 73,7 por ciento. En los valles pirenaicos también se comprueban unos porcentajes altísimos: del 70,6 y del 100,0 en los occidentales y del 66,7 y del 90,5 en los orientales.

En la Ribera, en cambio, zona ésta en la que la alfabetización estaba por debajo de las zonas anteriormente mencionadas, posiblemente ello estaría relacionado con el he-

cho de que la mayoría de los municipios eran de mayores dimensiones. En la Ribera Occidental en 1860 el 77,8 por ciento de los municipios tenía más de 1.000 habitantes, en la Ribera Central el 54,6 y en la Ribera Tudelana el 58,9. En 1930 esos porcentajes eran sustancialmente más altos: del 100,0, del 90,9 y del 82,4 por ciento respectivamente, llegando a representar los de más de 2.000 habitantes en torno a la mitad en las tres comarcas.

Cuadro 8
Distribución de los municipios de las diferentes comarcas de Navarra según el tamaño medio de sus núcleos de población (números absolutos)

<i>Comarcas</i>	<i>1860</i>					<i>1930</i>				
	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	<i>E</i>	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	<i>E</i>
Valles cantábricos	6	13	6	1	26	9	10	5	2	26
Valles meridionales	12	1	0	0	13	12	0	0	0	12
Barranca	6	6	2	0	14	7	4	2	1	14
Pirineo occidental	12	5	0	0	17	13	3	0	0	16
Pirineo oriental	14	5	2	0	21	16	4	1	0	21
Cuenca de Pamplona	20	1	0	0	21	20	0	1	0	21
Cuenca Lumbier-Aoiz	7	1	2	0	10	7	1	1	1	10
Media occidental	45	8	5	3	61	45	9	4	3	61
Media oriental	20	8	5	5	38	18	9	6	4	37
Ribera occidental	0	4	9	5	18	0	0	9	9	18
Ribera central	2	3	5	1	11	1	0	4	6	11
Ribera tudelana	3	4	5	5	17	3	0	6	8	17

Nota: A: Tamaño menor de 500 habitantes; B: Tamaño entre 500 y 1000 habitantes; C: Tamaño entre 1000 y 2000 habitantes; D: Tamaño mayor de 2000 habitantes; E: Total de municipios de cada comarca.

Fuente: Censos publicados de 1860 y de 1930. Elaboración propia.

Cuadro 9
Tasas de alfabetización de la población total en la Ribera
según el número de habitantes del municipio en 1930

	<1000	1000- 2000	2000- 3000	3000- 4000	4000- 5000	5000>
Ribera occidental		65.4	61.2	62.9	61.3	
Ribera central	75.4	68.4	62.3	70.4		64.7
Ribera tudelana	73.2	58.6	57.5	60.0		59.2

Fuente: Censo publicado de 1930. Elaboración propia.

De hecho, hemos intentado valorar la incidencia de este factor en la Ribera, donde no interfiere la circunstancia de los municipios compuestos ni la del hábitat disperso, calculando las tasas de alfabetización de la población total según el número de habitantes del municipio (ver Cuadro 9). A pesar de que hay algunas excepciones, sí que se comprueba con bastante claridad una tendencia al descenso en el número relativo de alfabetizados conforme mayor es el municipio.

En las tres comarcas de la Navarra Húmeda del Noroeste también eran mayoritarios los municipios de núcleos de población de dimensiones reducidas. En los valles meridionales los de menos de 500 habitantes suponían el 92,3 por ciento del total de los municipios y los de menos de 1.000 el 100 por ciento. En la Barranca esas proporciones eran del 42,8 y del 85,7 por ciento. En los valles cantábricos, en los que el hábitat disperso de los caseríos tenía gran incidencia, esos porcentajes eran algo menores, del 23,1 y del 73,0 respectivamente.

3.2. *Las estructuras agrarias*

Otro factor importante se refiere a las estructuras agrarias, en concreto, a la proporción de jornaleros y a la proporción de campesinos propietarios. Hemos abordado estos dos aspectos por medio del análisis de las estructuras agrarias de distintas zonas de Navarra a partir del estudio de diversos catastros del primer tercio del siglo XIX efectuado por Mikelarena (1995) y por medio de los resultados conseguidos por los miembros del Equipo de Trabajo de la Tierra del Instituto Jerónimo de Ustariz (1992) en su vaciado de varios amillaramientos de finales del siglo XIX.

En lo referente a la proporción de jornaleros de las distintas comarcas navarras, su cuantificación es un asunto espinoso en cuanto que las fuentes censales y las catastrales ofrecen numerosos problemas. A nuestro juicio, aún cuando habría que tener en cuenta que los pequeños propietarios también formaban parte de la población jornalera, la mejor vía de aproximación es por medio de la cuantificación de las unidades familiares que carecían de tierra propia. Sobre esto puede afirmarse lo siguiente: en la

Navarra cantábrica, aunque más de la mitad de las familias carecía de tierra propia, en rigor había poquísimos jornaleros agrarios ya que la mayor parte de este sector de familias desposeídas accedía a la tierra mediante fórmulas de arriendo; en los Valles pirenaicos y en la Cuenca de Pamplona el tercio de las unidades familiares que era ajeno a la propiedad de la tierra también en este caso llegaba a cultivarla en calidad de renteros; en la Navarra Media solamente un 15 por ciento de las familias estaban excluidas del acceso a la propiedad de la tierra, pudiendo considerarse una parte de ellas jornaleras propiamente dichas en cuanto que vivían de la venta de su fuerza de trabajo; en la Ribera, por último, el 40 por ciento de los grupos domésticos conformaba el sector de los desposeídos y puede pensarse que una buena porción de ellos eran jornaleros puros ya que menos de una de cada cuatro de esas unidades familiares sin tierra poseía ganado de labor. Por consiguiente, mientras en la mitad norte la población sin tierra propia la arrendaba de forma muy general no habiendo apenas jornaleros en sentido estricto, en la Zona Media solamente un 10 por ciento de los grupos domésticos podrían tacharse de jornaleros, proporción que en la Ribera afectaría a un tercio de las unidades familiares totales.

En lo que respecta a la proporción de campesinos propietarios, la situación era la siguiente. En los valles cantábricos constituían la mitad más o menos de los grupos domésticos, siendo sus propiedades de dimensiones pequeñas o medianas. En la Cuenca de Pamplona y en los valles pirenaicos los propietarios eran dos tercios del total de familias, predominando en esas zonas las propiedades de menos de 10 hectáreas. En la Zona Media las unidades familiares propietarias llegaban a ser el 85 por ciento de las totales y dos tercios de ellas tenían menos de 5 hectáreas. En la Ribera el 60 por ciento de las familias eran propietarias, en su mayoría de pequeños patrimonios inferiores a las 10 hectáreas.

Así pues, los altos porcentajes en todo momento de las cuencas prepirenaicas y de las comarcas de la Zona Media, así como los de los valles pirenaicos en 1930, se correlacionan altamente con la elevada presencia relativa en ellos de campesinos propietarios y con la mucha menor de arrendatarios y de jornaleros. Los bajos niveles de la Ribera estarían provocados por la mayor presencia de familias jornaleras en esa zona. En el caso de la Montaña cantábrica incidiría el hecho de que la mitad de los grupos domésticos fueran campesinos arrendatarios.

3.3. *La presencia de la lengua vasca*

Otro factor que, a nuestro juicio, es preciso considerar en lo concerniente a la geografía de la alfabetización en cuanto que podría explicar los bajos niveles relativos de la Montaña es la presencia de la lengua vasca. Para evaluar su incidencia contamos con estimaciones aproximadas sobre las cifras absolutas y relativas de vascoparlantes en las comarcas navarras en 1860 y 1930 a partir de los cálculos realizados para los municipios navarras por Erice (1999, 293-296). Esas estimaciones se fundamentan, por un lado, en las informaciones recogidas por el Príncipe Luciano Bonaparte hacia 1863 a partir de

una encuesta realizada por él mismo y plasmada gráficamente en un mapa³. Esta representación tiene la particularidad de informar de los pueblos navarros en los que se hablaba euskara, matizando además en cuáles se estaba perdiendo y en los que los vascohablantes constituían menos del 50 por ciento de la población. Por lo tanto, diferencia las localidades en las que se localizaba la frontera lingüística de las localidades más meridionales de máxima intensidad del euskara. Por otro lado, se basan también en un trabajo de campo realizado en 1935 por Irigaray en el que se clasifican las localidades según el conocimiento y el uso del idioma por parte de los niños, los mayores de 30 años, los mayores de 50 y los ancianos.

En 1863, la frontera lingüística transcurría a lo largo de una línea hipotética que uniría los siguientes pueblos: Ciordia (Burunda), Iturgoyen y Estenoz (Guesálaz), Artazu (Val de Mañeru), Puente la Reina, Garinoain y Orisoain (Valdorba), Izco y Besolla (Ibargoiti), Indurain, Artajo y Mugueta (Urraul Alto), Uscarrés (Salazar) y Burgui (Roncal). Por su parte, las localidades más meridionales de máxima intensidad del euskara serían algo más septentrionales ya que serían las situadas en una línea que transcurriría por Ciordia (Burunda), Iturgoyen, Viguria, Salinas de Oro e Izurzu (Guesálaz), Ibero y Ororbía (Olza), Garrués y Ezcaba (Ezcabarte), Zabaldica (Esteríbar), Beortegui (Lizoain), Arizcuren (Arce), Gallués e Ibiz (Salazar) y Vidángoz (Roncal).

En 1935, por su parte, las localidades más meridionales que conservaban la lengua eran Ciordia (Burunda), Lizarraga (Ergoyena), Erroz (Araquil), Aristegui, Marcaláin y Navaz (Juslapeña), Iroz (Esteríbar), Elia (Egües), Aguinaga e Iloz (Arriasoiti), Gurpegui y Artozqui (Arce), Elcoaz (Urraul Alto), Güesa e Igal (Salazar), Vidángoz y Roncal (Roncal). Ahora bien, si atendemos a las clasificaciones de localidades que hizo el propio Irigaray de acuerdo con el conocimiento y el uso del idioma por parte de los niños, los mayores de 30 años, los mayores de 50 y los ancianos, comprobaremos que en el valle del Roncal y en muchos o algunos pueblos de los valles de Salazar, Aézcoa, Erro, Esteríbar, Anué, Atez, Odieta, Olaibar, Ulzama, Gulina y Araquil el euskera era hablado por los tramos de edades superiores.

Según las estimaciones de Erice en 1860 el 90 por ciento de la población sería vasco parlante en la totalidad de los Valles Cantábricos, de los Valles Meridionales y de la Barranca. En los valles pirenaicos occidentales y en los valles pirenaicos orientales la mayoría de los municipios tendrían ese porcentaje excepto Arce (73 por ciento), Esteríbar (83 por ciento), Garde (75 por ciento), Gallués (41 por ciento), Burgui (12 por ciento), Urraul Alto (7 por ciento) y Castillo Nuevo, Navascués, Romanzado y Urraul Bajo en los que no habría ningún euskaldun.

En la Cuenca de Pamplona en diversos valles la población vasco parlante sería inferior a la mitad de la población (Elorz, Aranguren, Echauri, Cizur, Galar, Egüés y Ansoain y los municipios de Arraiza, Belascoain, Vidaurreta, Huarte, Tiebas y Villava) y en otros sería superior al 50 por ciento (Ezcabarte, Olza, Ollo, Gulina, Iza y Jus-

3. BONAPARTE, L.L., *Carte des sept provinces basques montrant la délimitation actuelle de l'euskara et division en dialectes, sous-dialectes et variétés*, Londres, Stanford's Geographical Establishment, 1863.

lapeña y los municipios de Ciriza y Zabalza). En la cuenca Lumbier-Aoiz todos los pueblos menos Lumbier (con ningún euskaldún) y el valle de Unciti (con un porcentaje del 54 por ciento), tendrían proporciones de vascoparlantes inferiores al 50 por ciento.

En la Zona Media habría municipios en los que los vascoparlantes representarían menos de un 25 por ciento de la población (como Artazu, Guirguillano y los municipios de Valdizarbe y de la Valdorba) y también otros con proporciones mayores como Guesálaz (33 por ciento) y Goñi (75 por ciento).

En 1930 no había ninguna comarca en la que todos los municipios tuviesen porcentajes de vascoparlantes del 90 por ciento según las estimaciones de Erize. En los valles cantábricos todos los municipios tenían ese porcentaje menos Vera (con un 70). En los valles meridionales tenían una proporción del 90 por ciento Araiz, Basaburúa, Betelu, Echarri, Imoz y Larraun, bajando al 70 Anué, Lanz y Ulzama, al 50 Atez, al 32 Odieta y al 7 por ciento Olaibar. En la Barranca todos los pueblos llegaban al 90 por ciento a excepción de Arruazu (80), Alsasua y Olazagutía (50 por ciento), Ciordia (40) y Araquil (17). En los valles pirenaicos algunas localidades estaban situadas en el 90 por ciento de vascoparlantes (como Abaurrea Alta, Abaurrea Baja, Aria, Orbara, Valcarlos, Villanueva, Esparza y Jaurrieta). En los demás pueblos pirenaicos los vascoparlantes eran, con algunas salvedades (Garralda y Oronz), por lo general menos de la mitad de la población.

En las cuencas prepirenaicas, por último, no había euskaldunes, siendo las únicas salvedades los valles de Iza, Juslapeña y Lizoain con porcentajes inferiores al 15 por ciento.

Bajo todos esos datos, resulta evidente que existe una fuerte correlación entre el elevado número relativo de vascoparlantes existente en una comarca y los menores niveles relativos de alfabetización, comprobándose asimismo que en las zonas donde desapareció o remitió intensamente el euskara entre 1860 y 1930 (tales como los valles pirenaicos o la Cuenca de Pamplona), precisamente zonas de pequeños municipios como los de la Zona Media, rápidamente se alcanzaron altísimos niveles de alfabetización, rebasándose en 1930 a las comarcas del tercio central que hasta entonces ocupaban las primeras posiciones. Lo que estamos diciendo queda corroborado, por ejemplo, en el Cuadro 10 en el que se percibe que en 1860 los municipios de la Cuenca de Pamplona en los que la proporción de vascoparlantes era inferior al 50 por ciento tenían niveles de alfabetización superiores a los municipios en los que el número relativo de euskaldunes estaba entre el 50 y el 90 por ciento.

Las causas de lo que estamos diciendo tendrían que ver con la circunstancia de que los niños de las zonas más vascoparlantes tenían que enfrentarse a un sistema educativo en castellano con todas las disfuncionalidades que ello acarrecaba y que, en última instancia, unido al corto número de años de escolarización real de muchos niños se saldaba en unos logros alfabetizadores por parte de la escuela ciertamente débiles. Y es que, a pesar de la retórica de la prensa y de las formaciones políticas conservadoras a favor del euskara, los vascoparlantes en Navarra estaban totalmente desatendidos en lo relativo a sus situaciones en la vida práctica no habiendo existido ninguna iniciativa legal que mejorara las deficiencias que estamos citando hasta la fa-

lida coyuntura autonomista de 1931-1932⁴. Por supuesto, a todo ello se uniría en la zona más vasco parlante otros factores ya mencionados como el hábitat disperso y la elevada presencia de campesinos arrendatarios.

Cuadro 10
Tasas de alfabetización en la cuenca de Pamplona en 1860 según el porcentaje de población vascohablante

	TAPT	TAPM	TAPF
0-49 por ciento	32.0	44.5	17.7
50-90 por ciento	28.1	40.9	13.5
Media comarcal	30.6	43.1	16.2

Fuente: Censo publicado de 1860. Elaboración propia.

3.4. *Las actitudes en relación con la alfabetización femenina*

Otra cuestión de interés es la relativa a las actitudes de las familias sobre la alfabetización femenina. Tal y como se vió más arriba, los datos guipuzcoanos sobresalían en todos los cortes censales del periodo 1860-1930, tanto en relación con el conjunto del Estado como con las demás provincias, por los bajos valores del diferencial entre las tasas de alfabetización de la población masculina y de la población femenina. En el contexto de las comarcas navarras, según puede apreciarse en el Cuadro 11, en todo momento fueron los valles cantábricos los que se distinguieron por tener los valores más bajos del diferencial entre las tasas de alfabetización de la población masculina y de la población femenina, hasta el punto de llegar a 1930 con una tasa de alfabetización femenina superior a la masculina, lo cual es una excepcionalidad tanto en Navarra como en España. Mientras ese diferencial estaba en 1860 y 1877 en torno al 11 en dicha comarca, en las demás comarcas navarras frisaba el 20 o lo superaba abiertamente. Asimismo, a la altura de 1930, mientras en el resto de la Montaña y de la Zona Media ese diferencial estaba por lo general entre valores de 3 y 4, en la Ribera registraba valores más altos, alcanzando en la Ribera Tudelana el 8.7.

Esos valores se ratifican desde el punto de vista de las tasas de alfabetización masculina y femenina de los municipios de cada comarca en 1930. En ese año en los valles

4. Los proyectos de Estatuto Vasconavarro y de Estatuto Navarro de 1931 y 1932 afirmaban la oficialidad del euskara en las zonas vasco parlantes y la introducción de ese idioma en la enseñanza como lengua vehicular. Cfr. GARCÍA-SANZ MARCOTEGUI, Á., IRIARTE LÓPEZ, I. y MIKELARENA PEÑA, F., *Historia del navarrismo (1841-1936). Sus relaciones con el vasquismo*. Pamplona, Universidad Pública de Navarra, 2002, pp. 286-290.

cantábricos 14 de los 26 municipios de dicha comarca constataban porcentajes de mujeres que sabían leer y escribir superiores a los masculinos. A su vez, ello sucedía en 3 de los 12 de los valles meridionales, en 3 de los 14 municipios de la Barranca, en 4 de los 16 del Pirineo Occidental, en 6 de los 21 del Pirineo Oriental, en 4 de los 21 de la Cuenca de Pamplona, en 2 de los 10 de la Cuenca Lumbier-Aoiz, en 15 de los 61 de la Comarca Media Occidental y en 9 de los 37 de la Comarca Media Oriental. Por el contrario, en toda la Ribera ello solamente sucedía en dos municipios.

Cuadro 11
Diferencial entre las tasas de alfabetización de la población masculina y de la población femenina en las comarcas navarras en 1860, 1877 y 1930

	<i>DS</i>	<i>DS</i>	<i>DS</i>
	<i>1860</i>	<i>1877</i>	<i>1930</i>
Valles cantábricos	10.7	11.4	-1.9
Valles meridionales	19.8	17.4	3.4
Barranca	24.9	24.8	6.1
Pirineo occidental	21.2	18.2	2.8
Pirineo oriental	45.0	35.4	2.4
Cuenca de Pamplona	26.9	22.3	3.4
Cuenca Lumbier-Aoiz	23.8	17.7	1.6
Ciudad de Pamplona	25.1	18.7	1.0
Media occidental	30.2	23.7	3.1
Media oriental	19.4	14.8	3.0
Ribera occidental	23.4	17.8	5.2
Ribera central	22.3	18.6	4.9
Ribera tudelana	19.1	18.2	8.7

Fuente: Censos publicados de las fechas respectivas. Elaboración propia.

No resulta fácil hallar explicaciones correctas de las diferencias espaciales de la alfabetización femenina porque, tal y como Pérez Moreda (1997, 244-245), basándose en Fernández Méndez (1993), ha señalado, existen “*dos tipos de inversión en educación: el capital humano de mercado, acumulado durante el proceso de educación formal y técnico, del que depende básicamente el salario obtenido en el mercado laboral, y el capital humano doméstico, destinado, mediante la dedicación de tiempo y recursos familiares, a aumentar la produc-*

tividad del trabajo en el hogar. Las familias con valores más tradicionales dirigen hacia las hijas mayores inversiones en capital humano doméstico, y dotan a los hijos con más capital humano de mercado". Así pues, en un contexto de economía tradicional preponderantemente agraria, la finalidad perseguida por la inversión en la educación de las hijas no sería únicamente facilitar la incorporación de la mujer en ámbitos industriales o urbanos de fuera de la localidad de origen, sino que también podría ser acrecentar el valor de la mujer en el mercado matrimonial del propio pueblo o del entorno cercano en cuanto que su alfabetización supondría un valor añadido positivo en la economía familiar a la que accediera tras su matrimonio. *"La educación de la mujer, en los niveles de enseñanza primaria sobre todo, hubo de ejercer una especial influencia sobre el crecimiento económico, y en modo alguno deben subestimarse sus efectos en la educación informal de los hijos, en la mayor dotación a éstos de capital humano en salud, y en otras formas de calidad añadida al hogar y transmitida a la generación siguiente por madres cada vez más instruídas"*, aspectos todos ellos remarcados por autores del primer tercio de siglo como deberes sociales de carácter prioritario porque cada vez era más obvia su contribución al bienestar individual y colectivo (Pérez Moreda, 1997, 247).

Por todo ello, constituye todavía un reto de futuro profundizar en las razones que empujaban a las familias de los valles cantábricos (y en menor medida, a las de las demás comarcas septentrionales y centrales de Navarra) a invertir en la instrucción de las hijas antes que en la de los hijos de cara a proporcionarles un cierto bagaje cultural. Contestar a esa pregunta exige indagar en sus pautas migratorias y en si su mayor alfabetización estaba conectada con una importante emigración de las mujeres de cara a facilitar su colocación matrimonial y/o profesional en el servicio doméstico o en otro tipo de actividades socioprofesionales fuera del pueblo nativo. También conlleva reconstruir las pautas matrimoniales de las alfabetizadas y de las no alfabetizadas por si pudiera corroborarse si las primeras consiguieron casarse "mejor" que las segundas. También en un estadio ulterior de análisis acarrearía analizar si las mujeres alfabetizadas protagonizaron pautas más modernas de fecundidad matrimonial y si consiguieron para sus hijos trayectorias educativas y profesionales más ambiciosas. Sea como sea, mencionando todo ello como proyecto de futuro más que como cualquier otra cosa, de momento quizás sea suficiente citar que el hecho del débil diferencial sexual entre hijos e hijas en la Navarra cantábrica tendría que ver con pautas tendentes a la valoración de las mujeres y que podrían conectarse, por ejemplo, con el hecho de que en aquella zona las mujeres fueran designadas herederas en mucha mayor medida que los hombres, al contrario de lo que sucedía en el resto de la Navarra troncal, tal y como hemos corroborado en un artículo todavía inédito (Erdozain y Mikelarena, 2003).

Bibliografía

- ERDOZÁIN, P. y MIKELARENA, F. (2003), "Las estrategias familiares a través de los contratos matrimoniales en el norte de Navarra: Lesaka, 1790-1879", *Notitiae Vasconiae*, en prensa.

- ERIZE, X. (1999), *Vascohablantes y castellanohablantes en la historia del euskera de Navarra*, Pamplona, Gobierno de Navarra.
- EQUIPO DE LA TIERRA DEL INSTITUTO JERÓNIMO DE UZTÁRIZ (1992), “La propiedad de la tierra en Navarra a fines del siglo XIX”, en GARRABOU, R. (coord.), *Propiedad y explotación campesina en la España contemporánea*, Madrid, MAPA, pp. 93-158.
- FERNÁNDEZ MENDEZ, F. (1993), “El proceso de formación ocupacional de hombres y mujeres”, en GARRIDO, L. y GIL CALVO, E., *Estrategias familiares*, Madrid, Alianza Editorial, pp. 48-59.
- IRIGARAY, Á. (1956), “Noticia del estado lingüístico de Navarra en 1935”, *Euskera*, I, pp. 41-46
- MIKELARENA, F. (1995), *Demografía y familia en la Navarra tradicional*, Pamplona, Gobierno de Navarra.
- NÚÑEZ, C.E. (1992), *La fuente de la riqueza. Educación y desarrollo económico en la España contemporánea*, Madrid, Alianza, 1992.
- PÉREZ MOREDA, V. (1997), “El proceso de alfabetización y la formación de capital humano en España”, *Papeles de economía española*, 73, pp. 243-253.
- REHER, D.S. (1993), “Una perspectiva regional y comarcal de España en 1887”, en REHER, D.S., POMBO, M.N., y NOGUERAS, B., *España a la luz del censo de 1887*, Madrid, INE, pp. 33-114.
- (1997), “La teoría del capital humano y las realidades de la Historia”, *Papeles de economía española*, 73, pp. 254-261.
- URABAYEN, L. (1931), *Geografía de Navarra. Texto explicativo del atlas geográfico de Navarra*, Pamplona.
- (1959), *Una geografía de Navarra. Investigaciones sobre las residencias humanas de Navarra*, Pamplona.

Legitimación del sistema capitalista a través de la enseñanza de la historia durante el franquismo

Emilio Castillejo Cambra

“Tipos de casino.(...) / Don Blas era para Andrés un caso digno de estudio. A pesar de su inteligencia, no notaba lo que pasaba a su alrededor; la crueldad de la vida en Alcolea; la explotación inicua de los miserables por los ricos, la falta de instinto social, nada de esto para él existía, y si existía, tenía un carácter de cosa libresca, servía para decir: / - Dice Scaligero..., o: afirma Huarte en su ‘Examen de ingenios...’” (Pío Baroja, *El árbol de la ciencia*, Alianza, Madrid, 1997, p. 176)

“Consolador que después de nuestra tragedia, sea un paladín de FE y T. de las JONS, señor Areilza, quien haga estas afirmaciones (...): ‘Nada más lejano de nuestro propósito y aun opuesto a nuestra doctrina que el suponer a la ordenación nacional sindicalista incompatible y menos hostil a la personalidad libre del empresario, como rector en su unidad de producción privada’/ Empresario que volverá a acumular riquezas, que legará a sus hijos, quienes, encontrando fácil el camino abierto caerán fácilmente en la molicie” (Pío Baroja, *Desde el exilio*, Caro Raggio, Madrid, 1999, p. 87).

1. Introducción: descripción “emic” de los manuales de historia

Isidoro Moreno, distingue entre el método de análisis social “emic”, idealista, que concibe la cultura como un fenómeno exclusivamente cultural y un análisis “etic” que quiere situar la cultura en un contexto social o económico¹. Esta es una diferencia conceptual que ha sostenido tradicionalmente el marxismo². La historiografía, no necesari-

1. MORENO, Isidoro, *Cultura y modos de producción. Una visión de la antropología desde el materialismo histórico*, Editorial Nuestra Cultura, Madrid, 1979, pp. 214-215.

2. MARCUSE, H., *Cultura y sociedad*, Sur, Buenos Aires, 1968, p. 49 (Cit. BELTRÁN, F., *Política y reformas curriculares*, Servei de Publicacions Universitat de València, València, 1991, p. 27). Marcuse diferencia también un concepto de cultura que vincula el “espíritu con el proceso histórico de la sociedad” y otro que “contrapone el mundo espiritual al mundo material” y que “eleva la cultura a la categoría de un (falso) patrimonio colectivo y de una falsa universalidad”, y que está asociado a expresiones como “cultura nacional”, “cultura germana”, “cultura latina”, etc.

riamente vinculada al materialismo histórico, ha integrado sin dificultad los conceptos de “historia total” o “historia global”, que no son sino una reformulación del análisis “etic” de la cultura, los conceptos o de toda la realidad. Desde los distintos campos del conocimiento, muchos investigadores han puesto en evidencia “lo que se esconde” detrás de ciertas formas de pensamiento, formas culturales y creencias, asumidas con naturalidad y sin crítica por la colectividad³, o por especialistas como los historiadores⁴.

El objetivo fundamental de este trabajo es el análisis de “lo que se esconde” detrás de las afirmaciones de los manuales franquistas sobre el sistema capitalista, aparentemente neutras, una vez convenido con Raimundo Cuesta Fernández que “la historia escolar no es un mero destilado de la historia universitaria”, de la ciencia⁵, sino que detrás de la misma existe una “panoplia de agentes” que determinan y definen el curriculum⁶. Las manipulaciones en torno al Capitalismo, lo mismo que en torno a otros conceptos de carácter social o político reflejadas en los manuales de historia del franquismo –y no sólo de él–, hay que encuadrarlas bajo el concepto de “represión ideológica”⁷. Efectivamente, a través de la omisión y manipulación de conceptos, se va a impedir al alumno definir claramente los problemas sociales y su origen, una sensibilidad por los mismos y la adquisición de una conciencia de clase.

A pesar de su trascendencia, el tratamiento que de determinados temas sociales realizan los manuales de historia del franquismo, que sepamos, sólo ha sido estudiado de forma tangencial, no de forma específica, mientras otros aspectos como el nacionalismo español se han sobredimensionado. Algunos de los trabajos versan sobre aspectos **monográficos** muy concretos, siempre de forma aislada (“emic”) del hecho social: la II República y la Guerra Civil tanto en los manuales de Bachiller⁸, como en los de

3. Algún ejemplo: ESTEFANÍA, Joaquín, *Contra el pensamiento único*, Taurus, Madrid, 1997, pp. 27-48, cuestiona algunos de los asertos asociados al pensamiento único; BOURDIEU, Pierre, *Contrafuegos 2. Por un movimiento social europeo*, Anagrama, Barcelona, 2001 pp. 96-99, ha cuestionado también la lógica y frases hechas y otros procedimientos impuestos por los medios de comunicación y que tienden a reforzar la idea de que el capitalismo es una especie de sistema natural.

4. FONTANA, Joseph, *Introducción al estudio de la historia*, Crítica, NIU (Nuevos Instrumentos Universitarios), Barcelona, 1999, pp. 106-110, 123-133, 144-165, cuestiona el éxito del capitalismo, la superioridad técnica de Occidente o los mitos asociados convencionalmente a lo que conocemos como Revolución industrial. FONTANA, J., *Historia: Análisis del pasado y proyecto social*, Barcelona, Crítica, 1999, p. 256, cuestiona la construcción de la historia que tiene como guía “el motor del progreso”, que conduce “a interpretar como avance todo lo que se aproximaba, en una u otra forma a la tecnología y a las formas de organización social de la industrialización moderna”: por ejemplo, la revolución neolítica como anticipo de la revolución industrial moderna.

5. CUESTA FERNÁNDEZ, R., *Sociogénesis de una disciplina escolar: la Historia*, Ediciones Pomares-Corredor, Barcelona, 1997, p. 67.

6. *Ibidem*, p. 19.

7. Es el término que usa Francisco Moreno para referirse a la represión de las mentes llevada a cabo por el franquismo y que se suma a la represión física, económica, laboral...: ver en JULIÁ, Santos (Coord), *Víctimas de la Guerra Civil*, Temas de Hoy, Madrid, 1999, pp. 351-360.

8. ÁLVAREZ OSÉS, José Antonio y otros, *La guerra que aprendieron los españoles. República y guerra civil en los textos de bachillerato (1938-1983)*, Los libros de la Catarata, Madrid, 2000. ÁLVAREZ OSÉS, José An-

“Formación del Espíritu Nacional”⁹, la crisis del 98¹⁰, la decadencia española del siglo XVII¹¹, el descubrimiento y conquista de América¹², el mantenimiento de ciertos mitos tradicionales sobre el tema de los moriscos¹³, la evolución de la imagen de Franco a través de los manuales¹⁴, la dialéctica entre el europeísmo y el nacionalismo en los cuestionarios y programas de formación de Maestros a lo largo del siglo XX¹⁵, ciertos valores ideológicos como el heroísmo, la Providencia, la Cruzada, el orgullo nacional, el amor a la Patria y a su Caudillo salvador contenidos en los libros de lectura históricos¹⁶, la transmisión de valores religiosos¹⁷, del autoritarismo¹⁸...

Un segundo grupo de trabajos aborda un contenido ideológico concreto, el **Nacionalismo español**, sobredimensionado quizá por el hecho de que la organización territorial del Estado es todavía en la actualidad una cuestión abierta. No deja de ser significativo que uno de los promotores de los análisis de manuales de historia en España, Rafael Valls, considere la exaltación patriótica la “finalidad fundamental de la enseñanza de la historia”¹⁹. La difusión del nacionalismo a través de los manuales ha sido el tema central de los estudios referidos a toda la historia contemporánea, como es el

tonio y otros, “La historia en los textos de bachillerato (1938-1975). Proyecto de investigación y análisis de un tema: la Segunda República”, en *Revista de Bachillerato*, n° 9, enero-marzo 1979, pp. 2-18; HARO, Juan y otros, “La Guerra Civil en los textos de Bachillerato (1938-1978)”, en *Historia* 16, n° 63, Año VI, 1981, pp. 107-116.

9. GARNACHO DEL VALLE, Antonio, “Ideología y ‘Formación del Espíritu Nacional’. ¿Qué pudieron conocer nuestros escolares de la Guerra Civil?”, en *Iber*, n° 10, octubre, 1996, pp. 11-25.

10. CALFREIRE, Ignacio y otros, “El 98 en el aula de historia: 1938-1981”, en *Miscelánea en cincuentenario del Instituto Cervantes*, MEC, Madrid, 1982, pp. 329-356.

11. CALFREIRE, Ignacio y otros, “La decadencia española del siglo XVII en los textos de Bachillerato”, en *Homenaje a Antonio Domínguez Ortiz*, MEC, Dirección General de Enseñanzas Medias, Madrid, 1981, pp. 889-917.

12. FEBO, Giuliana di, “Scoperta e conquista nei manuali di storia nella Spagna franchista (1948-1955)”, en *Dimensioni e problemi della ricerca storica*, n° 2, 1999, pp. 63-88.

13. BEAS MIRANDA, Miguel “Los moriscos: adoctrinamiento y legitimación histórica en los libros de texto”, en *IX Congreso de Historia de la Educación, El Curriculum: historia de una mediación social y cultural*, Ediciones Osuna, Granada, 1996, pp. 49-57.

14. NGUETA, Yao, “Le général Franco dans les livres scolaires franquistes et postfranquistes”, en *C.I.R.E.M.I.A., L'enseignement primaire en Espagne et Amérique Latine du XVIII^e siècle à nos jours. Politiques éducatives et réalités scolaires*, Publications de l'Université de Tours, 1986, pp. 381-401.

15. DELGADO CORTADA, Consuelo, “La enseñanza de la historia entre el exclusivismo nacionalista y la convivencia internacional: la formación histórica de los maestros en el siglo XX”, en *X Coloquio de Historia de la Educación, El Curriculum: historia de una mediación social y cultural*, Ediciones Osuna, Granada, 1996, pp. 407-418.

16. GERVILLA CASTILLO, Enrique, *La escuela del Nacional-Catolicismo. Ideología y educación religiosa*, Impredisur, Granada, 1990.

17. GERVILLA CASTILLO, Enrique, *La ideología religioso-educativa en la escuela española a través de la legislación y los textos escolares (1938-1953)*, PCC, Madrid, 1990.

18. MIGUEL, A. de, “La transmisión de las ideologías autoritarias a través de los textos escolares”, en *Cuadernos de Pedagogía*, Suplemento n° 3, “Fascismo y Educación”, septiembre 1976, pp. 32-34.

19. VALLS MONTÉS, Rafael, “La exaltación patriótica como finalidad fundamental de la enseñanza de la Historia en la educación obligatoria”, en *Didáctica de las Ciencias Experimentales y Sociales*, n° 5, 1991, pp. 34-47

caso de algunos trabajos del citado autor²⁰, o de Ramón López Facal²¹. Los estudios de lenguajes no escritos presentes en los manuales también tienen como eje central los contenidos nacionalistas²².

Igualmente los trabajos realizados sobre los manuales del Plan de Bachiller de 1938, el más estudiado del franquismo, tienen como eje fundamental el tema de la construcción nacional española a lo largo de la historia²³. La esporádica referencia a ciertos contenidos sociales (organicismo, elitismo...), siempre está subordinada a otros temas (pueblo, nación, Dios...), a pesar de que, como lo entiende E. Hobsbawm, el nacionalismo no es sólo un fenómeno cultural, sino que actúa como un “sustituto de la cohesión social”²⁴. El nacionalismo, por tanto, sólo ha sido analizado desde un punto de vista “emic”.

Un tercer tipo de estudios corresponde a los trabajos de autores que han intentado una visión global sobre la enseñanza de la historia en la Edad Contemporánea (incluido obviamente el franquismo), desde que la asignatura de historia aparece en el currículum. Es el caso de Raimundo Cuesta Fernández, que entre otras aportaciones, distingue los objetivos que persigue el código disciplinar de la historia tanto dentro del “Modo de Educación Tradicional Elitista” (desde la época de Isabel II hasta los años 60), como en el “Modo de Educación Tecnocrático de Masas”, asentado con la L.G.E. de 1970 y vigente hasta hoy²⁵. Los modelos de este autor son tremendamente útiles, pero sus trabajos no incluyen apenas el análisis del contenido de los manuales propiamente dichos.

20. VALLS MONTÉS, Rafael, “Los manuales escolares españoles de Historia”, en *Dossier XII Jornades d'Història de l'Educació als Països Catalans, celebrades en Bellaterra en octubre de 1995, Educació i Història. Revista d'Història de l'Educació*, n° 3, 1997-1998, pp. 120-130.

21. LÓPEZ FACAL, Ramón, “El nacionalismo español en los manuales de historia”, en *Educació i Història. Revista d'Història de l'Educació*, n° 2, Barcelona, 1995, pp. 119-128; LÓPEZ FACAL, Ramón, “La nación ocultada”, en Juan Sisinio Pérez Garzón y otros, *La gestión de la memoria. La historia de España al servicio del poder*, Crítica, Barcelona, 2000, pp. 111 y ss.

22. VALLS, Rafael, “Las imágenes en los manuales escolares españoles de historia, ¿ilustraciones o documentos?”, en *Iber*, n° 4, 1995, pp. 105-119.

23. VALLS MONTÉS, Rafael, *La interpretación de la historia de España y sus orígenes ideológicos en el bachillerato franquista (1939-1953)*, Instituto de Ciencias de la Educación, Universidad de Valencia, 1984. Prólogo de Pedro Ruiz Torres. Ejemplar mecanografiado. VALLS MONTÉS, Rafael, “La historia enseñada a la época franquista”, en *L'Avenç*, n° 169, abril 1993. Resume los contenidos del trabajo anterior. Ver también: VALLS, Rafael, “El Bachillerato Universitario de 1938: primera aproximación al modelo universitario franquista”, en CARRERAS ARES, JJ. (Coor.), *La Universidad española bajo el régimen de Franco*, Institución Fernando el Católico, Zaragoza, 1991. VALLS MONTÉS, Rafael, “Ideología franquista y enseñanza de la historia en España, 1938-1953”, en J. Fontana (Ed.), *España bajo el franquismo*, Crítica, Barcelona, 2000, pp. 230-245. MARTÍNEZ TÓRTOLA, Esther, *La enseñanza de la historia en el primer bachillerato franquista (1938-1953)*, Tecnos, Madrid, 1996. MARTÍNEZ RISCO DAVIÑA, Luis, *O ensino da História no Bachillerato Franquista (período 1936-1951). A propagação do ideário franquista a través dos livros de texto*, Edició Do Castro, A Coruña, 1994.

24. HOBSBAWM, E. y RANGER, T. (eds.), *La invención de la tradición*, Crítica, Barcelona, 2002, pp. 313-314.

25. CUESTA FERNÁNDEZ, Raimundo, *Sociogénesis de una disciplina escolar: la Historia*, Ed. Pomares-Corredor, Barcelona, 1997. CUESTA FERNÁNDEZ, R., *Clio en las aulas: la enseñanza de la historia en España entre reformas, ilusiones y rutinas*, Akal, Madrid, 1998.

Otra visión de conjunto sobre la enseñanza de la historia, nos la ofrece Carolyn P. Boyd. Para esta autora, en el primer periodo franquista (1936-1953), la historia se concibe como una “terapia” del sentimiento contra el separatismo y el comunismo. En el segundo periodo (1953-1975), se empiezan a destruir mitos, la “retórica hiperbólica” del periodo anterior, y llega a hablar de la “despolitización y la europeización del programa”, de tal forma que se impone la “amnesia” como finalidad, pues el régimen busca justificarse no a través de la historia, sino del desarrollo económico²⁶. Detrás de este trabajo subyace la idea de que las únicas ideologías que se esconden tras los manuales son Nacionalcatolicismo y Falangismo y que la única forma de politizar es nacionalizar. No se tiene en cuenta que mientras los manuales se desprenden de mitos nacionalcatólicos, asumen los de la Tecnochocracia, que evidentemente también es una ideología. Por tanto, no despolitizan.

Un cuarto conjunto de trabajos aborda ciertos contenidos ideológicos de los manuales y materiales didácticos del periodo franquista, en que se analizan puntualmente ciertas concepciones sociales aparecidas en los manuales, pero no de forma específica, ocupando incluso un espacio secundario o marginal. Gregorio Cámara Villar analiza ciertos componentes ideológicos del Nacionalcatolicismo, como el concepto jerárquico-autoritario de la realidad social y política, la visión totalizadora y organicista de la sociedad, el corporativismo, el antiliberalismo, el anticomunismo..., defendidos expresamente en los libros de lectura de Primaria²⁷. Manuel Ferraz Lorenzo, junto a otros contenidos, cita el elitismo que preside los manuales de historia editados por el Instituto de España en 1939²⁸. Clementina García Crespo a través de redes léxicas, estudia conceptos con contenido social, extraídos de los libros de lectura a lo largo del franquismo, como “trabajo” o “familia”, junto a otros como “religión”, “escuela”, “nación”, “Guerra Civil”²⁹.

María Clemente Linuesa, aplica el modelo de análisis lingüístico estructural de A.J. Greimas al tema “Reyes Católicos” en libros de historia de Primaria. El resultado al que llega es que en los libros del periodo 1945-1970, el eje básico fundamental es la “Unidad Nacional” frente a un “oponente”, la nobleza, lo que le permite establecer ejes semánticos ideológicos: sentimiento nacional/ sentimiento universalista; antiliberalismo/liberalismo, autocracia/ democracia; fuerza/ diplomacia; religiosidad/ laicismo... En los manuales del periodo 1970-1973, en consonancia con la ideología tecno-

26. BOYD, Carolyn P., *Historia patria. Política, historia e identidad nacional en España: 1875-1975*, Pomares-Corredor, Barcelona, 2000, pp. 237-260.

27. CÁMARA VILLAR, Gregorio, *Nacional Catolicismo y Escuela. La socialización política del franquismo*, Hesperia, Jaén, 1984.

28. FERRAZ LORENZO, Manuel, “Lo más explícito de un curriculum poco oculto. La visión de la Historia de España en los primeros manuales escolares franquistas (1936-1939)”, en *IX Coloquio de Historia de la Educación, El Curriculum: historia de una mediación social y cultural*, Ediciones Osuna, Granada, 1996, pp. 297-306.

29. GARCÍA CRESPO, Clementina, *Léxico e ideología en los libros de lectura de la escuela primaria (1940-1975)*, ICE Universidad de Salamanca, Salamanca, 1983.

crática, “ la economía (...) será contemplada como un factor primordial en la creación de un Estado fuerte”³⁰.

Esta misma autora analiza los textos de primaria del franquismo a lo largo de tres periodos (1945-1965; 1965-1970; 1970-1975) y comprueba a través de “categorías/ frecuencia” (categoría o sistema geohistórico, económico, social, político, mentalidades, cultural), la permanencia del modelo tradicional de enseñanza de la historia, centrada en la narración de hechos políticos y militares, y el retraso con que se introducen las novedades historiográficas de los “Anales”, de tal forma que sólo a partir del periodo 1970-1975 van ganando importancia cuantitativa los hechos económicos y sociales. Este fenómeno lo atribuye a la excesiva demora con que, a su vez, se introducen en España los nuevos paradigmas historiográficos³¹. Esta afirmación puede dar lugar a la falsa idea de que los manuales reflejan exclusivamente los cambios producidos por la difusión de la historiografía, como si no hubiera otras intenciones y circunstancias que determinan el mantenimiento de ciertos mitos en los manuales.

No existe, que sepamos, ningún trabajo específico, que abarque todo el periodo franquista, sobre la visión que aparece en los manuales de temas socioeconómicos como, por ejemplo, el Capitalismo y su relación con las concepciones socioeconómicas propias de aquellos que detentan el poder durante el franquismo: católicos, falangistas, tecnócratas... Es precisamente el objetivo que nos proponemos aquí. Se contrasta en este trabajo la visión que sobre el Capitalismo ofrecen los manuales de los distintos planes: el pensamiento contrarrevolucionario presente esencialmente en los manuales de Primaria, PREU y Bachiller de 1938, 1953 y 1957, el pensamiento “revolucionario” de Falange que ofrecen principalmente los manuales de FEN y el pensamiento tecnócrata que asoma en los manuales de los planes de Bachiller de 1957, 1967 y muchos de EGB y BUP. Es necesario desde el principio hacer dos advertencias. Primero, que estas tres concepciones no aparecen aisladas, sino de forma promiscua. Frecuentemente se mezclan en los mismos manuales: los de FEN, por ejemplo, además de las concepciones sociales de Falange, en los años 50 asumen principios contrarrevolucionarios y en los últimos 60 concepciones tecnócratas; de la misma manera, los manuales del Plan de Bachiller de 1967, EGB o BUP, más determinados por la Tecnocracia, pueden conservar elementos contrarrevolucionarios e incluso falangistas. Segundo, que a pesar de las evidentes diferencias entre ellas, coinciden en la represión ideológica, es decir la erosión de la conciencia social del alumno e impiden o limitan el reflejo de los avances de la ciencia historiográfica en los manuales. Su promiscuidad es posible porque no son concepciones contradictorias. Esa ausencia de contradicciones es lo que permite abordar la dictadura franquista de forma unitaria tal y como recomiendan algunos de sus estudiosos³².

30. CLEMENTE LINUESA, María, “Los sistemas de valores en los textos escolares: un modelo de análisis”, en *Enseñanza: Anuario interuniversitario de Didáctica*, nº 1, 1983, pp. 159-174.

31. CLEMENTE LINUESA, María, “Análisis de contenido de los textos de historia de Enseñanza Primaria (1945-1975)”, en *Studia Paedagogica*, nº 8, 1981, pp. 67-76.

32. LOZANO, Claudio, “La ideología de la escuela franquista”, *Educació i Historia*, nº 1, 1994, p. 132.

2. Mediadores del *currículum*: el capitalismo según las distintas fuerzas de la coalición vencedora en la guerra civil

Sin entrar en excesivos detalles, que sobrepasarían los objetivos y límites de este trabajo, pretendemos simplemente recordar la concepción que sobre el Capitalismo tienen las distintas fuerzas de la coalición vencedora, para comprobar después su materialización en el *currículum*, sea en la historia regulada o en la redacción de los manuales. En el primer franquismo, hasta los años 60, se imponen en la legislación y manuales el pensamiento contrarrevolucionario, dentro del cual distinguiremos las aportaciones del Tradicionalismo, la Iglesia y los católicos, y la derecha tradicional monárquica y, en segundo lugar, el pensamiento “revolucionario” de Falange. A partir de estas fechas, empiezan a descollar la Tecnocracia y las concepciones sociales del Concilio Vaticano II.

2.1. *El pensamiento social contrarrevolucionario*

La concepción contrarrevolucionaria sobre el Capitalismo viene definida, primero, por la defensa de la propiedad privada, de las estructuras y el orden social existente y, en segundo lugar, por algún tipo de límite de tipo conceptual (gusta diferenciación con la plutocracia), político (antiliberalismo definitivo o transitorio), nacional (circunscrito al marco español, autárquico), social (ideal de armonía orgánica, corporativismo), moral religioso (doctrina social de la Iglesia), e histórico, por cuanto más que tener perfilada la doctrina del progreso, tiene como modelo un marco de referencia del pasado: utopía retroactiva que puede localizarse en los gremios medievales o en el “Siglo de Oro” español.

El pensamiento contrarrevolucionario español, que hunde sus raíces en las postrimerías del Antiguo Régimen, esconde tras su inmovilismo los intereses de clase de los grupos privilegiados³³, tiene su continuación en un elenco de ideólogos e historiadores “neocatólicos” (Jaime Balmes, José Donoso, Antonio Cavanilles, Amador de los Ríos...), que crean un “mitologema” nacional católico, opuesto al laico liberal³⁴, cuya idea principal es que “la nacionalidad española había sido formada por la religión católica”³⁵, el Nacional Catolicismo. Se enriquecerá en la época de la Restauración con las aportaciones de Ramón Menéndez y Pelayo, Angel Ganivet o Ramiro de Maeztu o los tradicionalistas Vázquez de Mella y Javier Pradera. Papel singular va a jugar Ramiro de Maeztu, el autor de “Defensa de la Hispanidad”, que, además de unir el 14 de

33. HERRERO, Javier, *Los orígenes del pensamiento reaccionario español*, Alianza Universidad, Madrid, 1988, p. 401.

34. ÁLVAREZ JUNCO, José, *Mater dolorosa. La idea de España en el siglo XIX*, Taurus, Madrid, 2001, 392-431.

35. *Ibidem*, p. 429.

abril de 1931 en torno a la revista “Acción Española” a toda la derecha contrarrevolucionaria³⁶, va a vincular con más precisión su ideología reaccionaria y el sistema capitalista, ya que “forjó la idea de un correctivo católico a la modernidad” al impulsar un proceso modernización burgués industrial, financiero y agrario, bajo una forma autoritaria³⁷. El punto de referencia al que el pensamiento contrarrevolucionario vuelve los ojos es la Monarquía de los Austrias. Según José Luis Villacañas, la máxima virtud y el máximo error de los Austrias, anuncian el modelo económico, social y político que propone Ramiro de Maeztu: “meticulosidad en lo económico, con su sentido reverencial del dinero, y en lo espiritual con la restauración de la teología católica clásica”³⁸. Este autor pretende así justificar el Capitalismo en un marco autoritario y católico, sea identificándose con el modelo de la encomienda americana o del gremio medieval. Pero esta concepción contrarrevolucionaria del Capitalismo, antes y durante el franquismo va recibiendo otras aportaciones que se van a materializar también en los manuales de historia.

Aportaciones del pensamiento tradicionalista

Durante el Sexenio van tomando forma concepciones sociales del tradicionalismo como el organicismo, o el rechazo del capitalismo liberal y la defensa de un capitalismo “humano”, el corporativismo³⁹. Ya en la Restauración, Juan Vázquez de Mella, partiendo de la creencia en una “edad de oro”, el siglo XVI, propone la fidelidad a la tradición, que se traduce en el respeto a la “constitución interna”, un Estado soberano, pero “subordinado a la Iglesia”, al “orden sobrenatural” y en la confianza en la aristocracia de sangre⁴⁰. La historia, por tanto, lo mismo que crea de forma natural una “constitución histórica” también crea elites dirigentes y ambas hay que respetar. Victor Pradera, que comparte el concepto organicista de nación como “producto orgánico

36. MORODO, Raúl (dir), “Acción Española: una introducción al pensamiento político de extrema derecha”, en *Teoría y sociedad: Homenaje al profesor Aranguren*, Ariel, Barcelona, 1970; MORODO, Raúl, *Acción Española, orígenes ideológicos de franquismo*, Tucur, Madrid, 1980; MORODO, Raúl, *Los orígenes ideológicos del franquismo: Acción Española*, Alianza, 1985. Ver también: VILLACAÑAS, J.L., *Ramiro de Maeztu y el ideal de la burguesía en España*, Espasa Calpe, Madrid, 2000, pp. 337 y ss. FIGUERO, Javier, *Si los curas y frailes su pieran. Una historia de España por Dios y contra Dios*, Espasa, Madrid, 2001: pp. 395-446. Y también GIL PECHARROMAN, Julio, “El conservadurismo alfonsino en la Segunda República”, en TUSELL, J., MONTERO, F. y MARÍN, J.M. (eds), *Las derechas en la España contemporánea*, Anthropos-UNED, Barcelona-Madrid, 1997, pp. 215-216.

37. VILLACAÑAS BERLANGA, José Luis, *Ramiro de Maeztu...*, op. cit., p. 17.

38. *Ibidem*, p. 385.

39. GARMENDIA, Vicente *La ideología carlista (1868-1876). En los orígenes del nacionalismo vasco*, Diputación Foral de Guipúzcoa, Zarautz, 1985. Desgrana este autor el ideario carlista y su crítica moral del lujo que conduce a la crítica de un “capitalismo inhumano” (pp. 211-216), y a la desamortización (p. 125).

40. VÁZQUEZ DE MELLA, Juan *Textos de doctrina política*, nº 2. Dirección General de Información. Publicaciones Españolas, Madrid, 1953. Estudio Preliminar y selección de notas Rafael Gamba, Prólogo Excmo. Sr. Ministro de Justicia Don Antonio Bañales Iturmendi, pp. XIII-XIV, pp 143-145, 93, 101-102.

de sociedades menores que se extendían en una jerarquía social desde la familia hasta la región⁴¹, idealiza las instituciones tradicionales (Cortes, concejos, municipios), nunca consideradas como absolutistas y que pretende actualizar en la creación de “cuerpos intermedios”, ajenos tanto de la tiranía como del individualismo⁴². Es lo que le conduce a la propuesta de un Estado y Cortes corporativas, basado en las enseñanzas de León XIII⁴³.

A pesar de que la victoria en la guerra civil fue el “canto de cisne” del Carlismo⁴⁴ y que, tras el Decreto de Unificación de 1937, no obtuvo “una rentabilidad del esfuerzo desplegado por dicho partido en la guerra”⁴⁵, no hay que olvidar que franquismo y Carlismo procedían “del mismo universo mental”, el tradicionalismo cultural⁴⁶ y que el franquismo asume parte del pensamiento carlista⁴⁷, si bien su ideología corporativista católica y antiliberal quedó “subsumida en parte en las otras familias” del régimen⁴⁸. No es de extrañar, por tanto, que sus ideas encuentren una difusión importante, no sólo en medios estrictamente tradicionalistas como “El Pensamiento Navarro”, sino en otros como los mismos manuales de historia. El carlismo legitima un capitalismo “humano” frente al anticapitalismo⁴⁹, dentro de las concepciones terceristas propias tanto del Carlismo, como de la Iglesia: “un capitalismo que no debe confundirse con la plutocracia”⁵⁰. En esencia, un capitalismo desvinculado del Liberalismo tanto político como económico. Ese capitalismo humano, en el Tradicionalismo, se vincula:

Primero, a lo que J. Ugarte Tellería ha denominado “utopía retroactiva”⁵¹, que supone la idealización del pasado anterior a la Ilustración y a la revolución liberal, coincidente con la Monarquía de los Austrias, que el Tradicionalismo se propone recuperar. Como expresa un colaborador habitual de “El Pensamiento Navarro”:

“El horizonte de una España grande, imperial, la de los siglos de oro aparece [hoy] claro, bien diáfano”⁵².

41. ORELLA MARTÍNEZ, J.L., *Víctor Pradera. Un católico en la vida pública de principios de siglo*, BAC Biografías, Madrid, 2002, p. 121.

42. *Ibidem*, 48.

43. *Ibidem*, 203-208.

44. CANAL, J., *El Carlismo. Dos siglos de contrarrevolución en España*, Alianza, Madrid, 2000, p. 341.

45. FERNÁNDEZ CUADRADO, Manuel, “Guerra y unificación”, en *Historia 16*, Año II, n° 13 (dossier *Los carlistas ciento cincuenta años de lucha*), mayo 1977, p. 85.

46. VILLANUEVA, Aurora, *El carlismo navarro durante le primer franquismo, 1937-1951*, Actas Editorial, Madrid, 1998, p. 536.

47. CANAL, J., *El Carlismo...*, op. cit., p. 343.

48. MIGUEL, A. de, *Sociología del franquismo. Análisis ideológicos de los ministros del régimen*, Ed. Euros, Barcelona, 1975, p. 173.

49. ARMIJO, J., “La mentalidad anticapitalista”, EPN, 10-I, 1958, p. 8.

50. Enrique ROURA, “Voces de ultratumba. Jacques Bainville desde su tumba nos habla de Rusia”, EPN, 24-VII, 1937, p. 6.

51. UGARTE TELLERÍA, J., *La nueva Covadonga insurgente. Orígenes sociales y culturales de la sublevación de 1936 en Navarra y el País Vasco*, Biblioteca Nueva, Madrid, 1998, p. 424.

52. CRIADO, H., “El ideal del estudiante”, EPN, 12-XII, 1937, p. 2.

Esta utopía retroactiva está unida a la recuperación de valores católicos, militares, patrióticos frente al Liberalismo, la Masonería y el Comunismo y a la exaltación de la Monarquía Tradicional frente a la demoliberal, por cuanto aquélla se entiende identificada con la auténtica libertad y la justicia social, frente al individualismo egoísta del Liberalismo⁵³, que conduce, en última instancia al Comunismo, de tal forma que ambos forman parte del mismo mal: ambos personifican el “demonio”⁵⁴.

Segundo, al rechazo de la contemporaneidad y de la modernidad, por cuanto ésta se identifica con la revolución, sea la revolución francesa que significó el “triumfo de todos los instintos sanguinarios de un populacho compuesto por malechores [sic]”⁵⁵, como de la revolución rusa que fue “la entronización de la más cruel y sádica de las tiranías”⁵⁶.

Aportaciones de la derecha tradicional y monárquica

La evolución hacia el autoritarismo de los alfonsinos durante la República, conduce a la derecha radical (“Renovación Española”, “Bloque Nacional”) al “neotradicionalismo” antiliberal y la propuesta de un “Nuevo Estado” contrarrevolucionario, centralista, basado en la unidad de mando, un “gobierno de los mejores”, un sistema social orgánico y una monarquía “instaurada”⁵⁷. Esto es lo que explica que en muchos artículos de un diario de tradición maurista como el “Diario de Navarra”, se compartan muchos valores sociales del Tradicionalismo: mito de una Edad Dorada, antiliberalismo, rechazo de la contemporaneidad, etc. Pero junto a estas ideas, autores como el Duque de Maura o Francisco de Mira⁵⁸, expresan las propias de la derecha monárquica y conservadora de origen restauracionista.

Esta idea se podría resumir en la defensa del liberalismo si garantiza el orden social burgués y defensa del autoritarismo y represión si éste corre peligro. La Restauración alfonsina es según ambos autores un sistema de equilibrio, de cuya ruptura culpan a la “izquierda dinástica”, al republicanismo, al separatismo, pero, sobre todo, al movimiento obrero, lo cual justifica intervenciones de fuerza como las de 1923 y 1936. Estas ideas también van a encontrar un amplio eco en los manuales de historia, pero muy especialmente en la época tecnócrata. El desastre, según esta perspectiva, no ha

53. LOPEZARRA, “La verdad en su lugar”, EPN, 18-VII, 1936, p. 1.

54. GARCÍA DE GÓNGORA, “La más alta ocasión que vieron los siglos. Lepanto, magna empresa con que España salvó la Cristiandad”, EPN, 9-X, 1938, p. 8.

55. I.T., “El 150 aniversario de la Revolución Francesa”, EPN, 2-VII, 1939, p. 6.

56. SAB, “Lo que significa la Revolución Rusa”, EPN, 11-XI, 1945, p. 6.

57. GIL PECHARROMAN, Julio, “El conservadurismo alfonsino...”, op. cit., pp. 211-235.

58. MAURA, Duque de, “Por qué no puede haber paz sin la rendición total de los vencidos”, DN, 21-VIII, 1938, p. 1. MIRA, Francisco, “El Fuero de los Españoles, primer paso en el camino hacia el Estado de Derecho”, DN, 30-IX, 1945, p. 3.

sido producido por el régimen liberal, sino por la República y las fuerzas revolucionarias y extremistas que atentaban contra esos principios sagrados, rompiendo la convivencia garantizada por la Restauración, amenazando con la revolución.

Estas concepciones sociales, propias de la derecha tradicional monárquica, han sido interpretadas por los distintos autores de formas diversas. Guardan, de una parte, relación con lo que Amando de Miguel denomina “nostalgia liberal”, componente ideológico muy tenue del franquismo que supone una forma de nostalgia por el liberalismo perdido⁵⁹. Si utilizamos la terminología que aplica Javier Tusell, el Duque de Maura o Francisco de Mira pertenecerían a la derecha bonapartista⁶⁰. Si aplicamos los criterios de Josep Fontana, su visión podría corresponder con la “visión whig” de la historia, propia de ciertos historiadores británicos de los siglos XVIII y XIX, que, partiendo de Adam Smith, consideran el acuerdo entre la monarquía y el Parlamento inglés de 1688, como el único sistema eficaz para garantizar el progreso, frente a los “riesgos del radicalismo y la anarquía”⁶¹. Ese sistema garante del progreso y de la libertad guarda en el caso de España un evidente paralelismo con el sistema de la Restauración.

Esta concepción social, llámese “nostalgia liberal” o “visión whig”, mantenida en principio por la derecha monárquica, que ambiciona un régimen garante del progreso, el orden, y un cierto grado de libertad, frente al “extremismo”, el “radicalismo”, la “anarquía” y que tiene su modelo principal en el sistema de la Restauración alfoncina, va a encontrar un respaldo extraordinariamente significativo en los manuales de historia, muy especialmente a partir de los años 60 y supone atenuar el antiliberalismo y centrar su rechazo en lo que considera “radical”, “extremista”, “comunista”, etc.

Aportaciones de la Iglesia y los católicos al pensamiento contrarrevolucionario

Bien concibamos a los católicos de la ACN de P. (Asociación Católica Nacional de Propagandistas) como “colaboracionistas” que ponen una especie de veto al totalitarismo falangista⁶² o, por el contrario, a la doctrina eclesial totalitaria en sí misma –es el “totalitarismo divino”, que contribuye como nadie a legitimar el régimen⁶³–, de lo que no cabe duda es del enorme peso político y legitimador de la Iglesia en el franquismo. Respecto al Capitalismo, el pensamiento integrista eclesial puede resumirse así:

59. MIGUEL, A. de, *Sociología*, op. cit., p. 303.

60. TUSELL, J., MONTERO, F. y MARÍN, J.M., *Las derechas en la España contemporánea*, Anthropos-UNED, Madrid-Barcelona, 1997. Prólogo, pp. 10-11.

61. FONTANA, Josep, *Historia: Análisis del pasado...*, pp. 115-120.

62. TUSELL, Javier, *Franco y los católicos. La política interior española entre 1945 y 1957*, Madrid, Alianza, 1984, pp. 185-187.

63. CASANOVA, J., *La Iglesia de Franco*, Temas de Hoy, Madrid, 2001, pp. 269 y ss. Habla de “totalitarismo divino”

En primer lugar, el integrismo eclesial comparte las utopías retroactivas del Tradicionalismo, localizadas tanto en el Antiguo Régimen⁶⁴, como en la Edad Media, insistiendo especialmente en el papel desempeñado por la Iglesia en la “prosperidad social”, mientras atribuye la decadencia a la apostasía, al apartamiento de la religión católica por parte de las clases rectoras⁶⁵: las desigualdades del Capitalismo o cualquier otro sistema económico, no se derivan de la estructura o la explotación, sino del pecado.

En segundo lugar, el pensamiento integrista eclesial comparte con las distintas familias del régimen el antiliberalismo, el anticomunismo, el rechazo a la Ilustración y la Masonería, es decir la visión negativa de la contemporaneidad⁶⁶. Por eso uno de los ejes doctrinales de la revista “Ecclesia” de “Acción Católica”, va a ser la condena del Liberalismo como “caldo de cultivo del comunismo”⁶⁷. Para el integrismo español, la culminación de todos los males contemporáneos se da en la II República y la victoria del Frente Popular que es la “revolución española” decretada por la Komintern⁶⁸.

En tercer lugar, la oposición alma/cuerpo, espíritu/materia, conduce al pensamiento eclesial al espiritualismo, que supone la superioridad del alma y el espíritu, y el menosprecio de las condiciones socioeconómicas. Desde este punto de vista, se otorga al espíritu una autonomía, que implica la negación de las condiciones materiales en la historia. El Capitalismo, lo mismo que el Feudalismo, no son sistemas de explotación. Por eso, por ejemplo, la “Carta del episcopado español” considera que las causas de la guerra son “el espíritu anticristiano” y niega que la guerra civil tenga que ver con la lucha de clases⁶⁹, o el Cardenal Gomá recuerda que las causas de la guerra son, entre otras, “la debilitación de la conciencia religiosa”⁷⁰. Como indica un propagandista, si ha aparecido el comunismo no es como consecuencia de las condiciones sociales im-

64. GUERRERO, E., “El aspecto filosófico de la enseñanza religiosa”, en *Razón y Fe*, N° 113 (1938), cit en Historia de la Educación en España V. *Nacional-Catolicismo y Educación en España de posguerra* (I) Breviarios de Educación, MEC, Secretaría General Técnica, Madrid, 1990. Estudio preliminar y selección de textos de Alejandro Mayordomo Pérez, pp. 340-341.

65. PÉREZ GARZÓN, J.S., “La creación de la historia...”, op. cit., pp. 94-95. Cita un artículo del Obispo de Oviedo en *El siglo futuro* (4 de mayo de 1899) donde se justifica esta idea.

66. Boletín Oficial Eclesiástico del Arzobispado de Sevilla, n° 360, mayo de 1897, cit. en: MIRANDA, Francisco, “El pensamiento eclesial al finalizar el siglo XIX”, en *A vueltas con el 98. ¿Continuidad o cambio?*, UNED Navarra, Servicio de Publicaciones, Pamplona, 1998, p. 172: ofrece la imagen que tienen ciertos sectores de la jerarquía eclesiástica del siglo XIX, que es calificado “hijo de malos padres y mal educado”, o siglo “impío e hipócrita” y que “estrecha la mano del mayor de sus enemigos, la masonería”.

67. TELLO, J.A., “La Revista ‘Ecclesia’ (1941-1945)”, en RAMÍREZ, M., *Las Fuentes ideológicas de un régimen (España 1939-1945)*, Libros Pórtico, Ciencia Política /2. Universidad de Zaragoza, Cátedra de Derecho Político, Zaragoza, 1978, pp. 128, 136-137, 145.

68. “Carta colectiva del Episcopado español a los obispos de todo el mundo” cit. en IRIBARREN, Jesús (ed.), *Documentos colectivos del Episcopado español, 1870-1974*, BAC; Madrid, 1974, pp. 225-226.

69. Cit. IRIBARREN, Jesús (ed.), *Documentos colectivos...*, op. cit., pp. 221, 238.

70. Cardenal Gomá, “Lecciones de la Guerra y deberes de la Paz” de 8-8-1939, cit. SABÍN, J.M., *La Dictadura franquista (1936-1975). Textos y documentos*, Akal, Madrid, 1997, p. 324.

puestas por el Capitalismo, sino de que “se haya borrado la conciencia de Dios en muchos españoles”⁷¹.

En cuarto lugar, no pueden entenderse los manuales del franquismo, sin el discurso social de la Iglesia que analiza J.A. Tello: la desigualdad social concebida como inevitable reflejo del orden celestial, que tiene su origen en el pecado⁷², la indiferencia de la pobreza y la riqueza para alcanzar la virtud⁷³, la defensa de la propiedad y empresa privada y de la caridad cristiana como corrector de las aristas más punzantes⁷⁴... En definitiva, la defensa de la “Doctrina Social de la Iglesia”, basada en el principio del “bien común”, aportación de los católicos al régimen similar a la de la “revolución nacional” aportada por los falangistas⁷⁵.

2.2. *El pensamiento “anticapitalista” y “revolucionario” de Falange*

El pensamiento social del Partido Único va a condicionar, especialmente, la visión de la historia que se ofrece en algunos manuales del Plan de Bachiller de 1938 y en los manuales de la asignatura de FEN.

Dos grandes diferencias observamos en el pensamiento social de Falange respecto al pensamiento contrarrevolucionario. En primer lugar, el profundo antiliberalismo y anticomunismo de la literatura falangista, no impiden que en el pensamiento joseantoniano, supuestamente más concienciado desde el punto de vista social, se muestre hacia el socialismo una actitud comprensiva que nunca encontraremos en el pensamiento típicamente contrarrevolucionario⁷⁶. Igualmente Pedro Laín Entralgo reconoce los valores nacionales del Liberalismo y la mentalidad revolucionaria del Socialismo⁷⁷. En segundo lugar, más característica, la defensa de la “revolución nacional” que se transformará en el mito de la “revolución pendiente”, es decir, el “tercerismo utópico falangista”⁷⁸.

Pero la individualidad del pensamiento social de Falange, supuestamente más comprometido y revolucionario, va a encontrar una serie de límites que lo van a acercar al pensamiento contrarrevolucionario y que permiten poner en duda la voluntad

71. Alfredo López, en BACNP, 302 de 15-1-1943, cit. en MONTERO, J.R., “Los católicos y el Nuevo Estado: los perfiles ideológicos de ACNP durante la primera etapa del franquismo”, en FONTANA, J. (ed.), *España bajo el franquismo*, Crítica, Barcelona, 2000, pp. 109-110.

72. TELLO LÁZARO, J.A., *Ideología y política. La Iglesia Católica española (1936-1959)*, Libros Pórtico, Zaragoza, 1984, pp. 158-159.

73. *Ibidem*, pp. 165-166.

74. *Ibidem*, pp. 160-163., 172.

75. MIGUEL, A. de, *Sociología...*, op. cit., p. 213.

76. PRIMO DE RIVERA, J.A., “Discurso Teatro de la Comedia” (octubre 1933) cit. RODRÍGUEZ PUÉRTOLAS, J., *Literatura fascista española. 2 Antología*, Akal, Madrid, 1997, pp. 103-107.

77. LAÍN ENTRALGO, Pedro, *Los valores morales del Nacionalindustrialismo*, Editora Nacional, Madrid, 1941, pp. 23, 32, 33, 70.

78. MIGUEL, A. de, *Sociología*, op. cit., pp. 285-294.

de Falange de superar el Capitalismo. Estos límites están dibujados con los siguientes trazos:

En primer lugar, el origen burgués de los miembros de la vieja Falange y su clientela, previa al Decreto de Unificación y el apoyo prestado a este grupo por la oligarquía⁷⁹ y el origen burgués de su pensamiento: el autoritarismo, el pensamiento contrarrevolucionario y en el liberalismo aristocratizante y elitista de José Ortega y Gasset⁸⁰.

En segundo lugar, la práctica política una vez alcanzado el poder. Fue con gobiernos de dominio militar y falangista con los que se realizó la contrarrevolución agraria entre 1938 y 1941⁸¹.

En tercer lugar, la vinculación entre la Ilustración-Liberalismo-Revolución-Violencia⁸² o la unión entre Liberalismo y Marxismo⁸³, de tal forma que, en numerosas ocasiones, los falangistas no hacen sino expresar el mismo temor a la revolución que el pensamiento reaccionario.

Y en cuarto lugar, la creencia en la utopía retroactiva, contradictoria con la idea de revolución superadora del Capitalismo y coincidente con el Tradicionalismo y el pensamiento eclesial. De hecho los falangistas, aunque identifiquen el “Alzamiento” con la “revolución” lo consideran, al igual que el Tradicionalismo, repetición, recobro, restauración o rescate de la Edad Dorada, la Reconquista y, sobre todo el Imperio de lo que hay numerosas muestras en la literatura falangista⁸⁴.

Sea porque Falange tuviera una composición esencialmente burguesa (Sheelagh Ellwood) o porque el control de Falange pasara definitivamente al grupo burgués⁸⁵, Falange acaba revitalizando el romanticismo reaccionario evasivo⁸⁶. La doctrina de Falange no podía ser revolucionaria, además de por el origen social de sus miembros, el origen intelectual de su pensamiento, su elitismo y anticomunismo..., porque no fueron capaces de crear unas creencias históricas propias y recurrieron a la utopía retroac-

79. THOMÁS, J.M., *Lo que fue Falange*. Plaza-Janés, Barcelona, 1999, pp. 65-67. ELLWOOD, Sheelagh *Historia de Falange Española*, Crítica, Barcelona, 2001, pp. 30-31, 41.

80. RODRÍGUEZ PUÉRTOLAS, Julio, *Literatura fascista española. 1. Historia*, Akal, Madrid, 1996, pp. 58-72. PAYNE, Stanley G., *Franco y José Antonio El extraño caso del Fascismo español. Historia de Falange y del Movimiento Nacional (1923-1977)*, Planeta, Barcelona, 1997, pp. 77, 244-260.

81. JULIÁ, Santos, *Un siglo de España. Política y sociedad*, Marcial Pons, Madrid, 1999, p. 150. VILAR, Pierre, *Historia de España*, Crítica-Grijalbo, Barcelona, 1978, pp. 158, p. 170.

82. GIMÉNEZ CABALLERO, Ernesto, “Los Secretos de la Falange” (1939), cit. RODRÍGUEZ PUÉRTOLAS, J., *Literatura... 2. Antología*, p. 1.013.

83. EPN, 6-III, 1956, “Importante discurso del Sr. Arrese en Valladolid”. Dice: “Sabemos que al liberalismo español, por lo que España tiene de celtíbera y de radical, empieza en gargarismos dialécticos y acaba como compañero de viaje del marxismo haciéndose solidario de sus crímenes”

84. Es la idea que subyace, por ejemplo en los siguientes lugares: GIMÉNEZ CABALLERO, Ernesto, *Genio de España* (1932), cit. RODRÍGUEZ PUÉRTOLAS, J., 2. Antología, pp. 64-65; APARICIO “JONS”, Juan (Prólogo) (1939), cit. ibídem, 2 Antología, p. 49; TOVAR, Antonio, “El Imperio de España” (1936), cit. Ibídem, 2. Antología, pp. 501-504; GÓMEZ DE LA SERNA, Gaspar, “Retorno de los héroes” en *Legiones y Falanges*, n° 19, mayo junio, 1942, cit. Ibídem. 1. Historia, p. 744.

85. MONTALVO, Manuel, *Fascismo y crisis capitalista*, Zero, Bilbao, 1978, pp. 105-113, pp. 166-168.

86. Ibídem, p. 151.

tiva y reaccionaria, propia de otros elementos de la coalición vencedora. Su final de la historia no está en la Revolución superadora del Capitalismo, sino en la vuelta atrás.

Por lo tanto, por encima de cualquier diferencia entre el pensamiento contrarrevolucionario de la Iglesia, el Tradicionalismo o la derecha en general y el pensamiento “revolucionario” falangista, dominan los elementos comunes: temor a la revolución, antiliberalismo, anticomunismo, espiritualismo, desprecio a las condiciones materiales, organicismo, elitismo...

2.3. *El pensamiento tecnócrata*

Desde el punto de vista económico y social, la llegada de los tecnócratas católicos del Opus Dei al poder significa el comienzo de una etapa de desarrollo y crecimiento capitalista⁸⁷. La aparición de nuevas elites va a exigir cambios en la legitimación, pero ello no quiere decir que cambie la identidad del régimen desde el principio al fin. Por el contrario, para Manuel Ramírez 1959 no significa un cambio radical, sino un “engarce con el pasado, con lo de siempre”⁸⁸. De hecho, este autor, a la vez que rechaza el término “autoritario” por “inexpresivo” para definir al régimen de Franco⁸⁹, defiende la presencia en el franquismo de una ideología, aunque no fuera “un todo muy articulado”: nacionalismo, anticomunismo, antiliberalismo, antimasonería, sacralización del poder o alianza entre el trono y el altar, concepción jerárquico autoritaria de la vida, concepción armónica de la realidad política, social y económica, apelación a la hispanidad...⁹⁰. Estos elementos ideológicos son los que van a dar unidad a todo el franquismo, por encima de cualquier diferencia.

Ante la crisis del Nacional Catolicismo, el intelectual orgánico por excelencia va a ser Gonzalo Fernández de la Mora. Su obra más conocida es “El crepúsculo de las ideologías”, publicada en 1960. Los elementos ideológicos que definen esta obra, que luego encontrarán respaldo en los manuales de historia son los siguientes:

Primero. Confianza absoluta en la ciencia, muy especialmente en la economía y sus expertos⁹¹ y el progreso del Occidente capitalista. A la manera de Augusto Comte, pretende ver en la historia “la gran ley histórica” de los tres estadios: un primer estadio “carismático, marcado por los oráculos”; un segundo “ideológico” que supone la

87. HERMET, Guy, *Los católicos en la España franquista. II. Crónica de una dictadura*, Centro de Investigaciones Sociológicas-Siglo XXI, Madrid, 1986, pp. 299-322. Utiliza el término “tecnócratas católicos”, en contraposición con el de los economistas oficiales de Falange (Higinio Paris Eguilaz) o el del Congreso Falangista de la Universidad de Madrid de 1953 (Enrique Fuentes Quintana, José Luis Sampedro, Angel Rojo, Ramón Tamames).

88. RAMÍREZ, Manuel, *España 1939-1975. Régimen político e ideología*, Gadarrama-Punto Omega. Labor, Barcelona, 1978, p 97.

89. *Ibidem*, pp. 37 y ss.

90. *Ibidem*, pp 67 y ss.

91. FERNÁNDEZ DE LA MORA, Gonzalo, *El crepúsculo de las ideologías*, Salvat-Alianza, 1971, pp. 11-13, 98.

secularización de los mitos y su conversión en filosofía política y, por último, un tercer estadio, el “científico, en el que, superando las ideologías, se racionaliza íntegramente la política” y que es propio de los pueblos occidentales más avanzados, de tal forma que “el progreso intelectual tiende a relegar las ideologías al almacén de las curiosidades mentales”⁹². La confluencia de la ciencia económica y la confianza absoluta del progreso se da en la legitimación a ultranza del sistema capitalista, a la manera de Adam Smith. Esta es la suprema ley de esa ciencia llamada economía:

“El muelle real del progreso es la ambición y no hay motivo para censurar ninguna de sus manifestaciones lícitas”⁹³.

Segundo El futuro, el destino de la Historia. Además de por la absoluta confianza en la ley económica, la sociedad del futuro estará marcada por la racionalización de la política, convertida en una técnica que no debe estar en manos de aficionados o de ideólogos, sino de expertos, cuyo bagaje intelectual no es la ideología, sino la ciencia⁹⁴. Este racionalismo político va a suponer el sometimiento del Estado –y de la política– a la ley económica, es decir la “desmitificación del Estado, el cual pierde así su antigua condición sacra, hipostática, dogmática y absoluta” para convertirse en un “instrumento” para el progreso⁹⁵. Concluye:

“El gobierno es ya una cosa demasiado seria y difícil como para dejársela a los ideólogos”⁹⁶.

No importa, por tanto, el sistema, sino la eficacia del mismo: que sea capaz de garantizar el desarrollo. Las ideologías deben desaparecer en una sociedad en crecimiento, en progreso, por su inutilidad y vulgaridad⁹⁷. Debe imponerse, por tanto el gobierno de “los espíritus verdaderamente superiores”, de los científicos, técnicos⁹⁸. El triunfo de la técnica y la ciencia significará el final de la protesta y del enfrentamiento izquierda-derecha para dar lugar al consenso y “proyectos rigurosos” que garanticen el progreso⁹⁹. Esto es, se está anunciando el final de la lucha de clases. La ideología del final de las ideologías se presenta a sí misma, por tanto, como liberadora. Hay, por último, un aspecto trascendental que conviene tener en cuenta: en esta sociedad desideologizada, y racionalizada, las creencias religiosas tenderán a interiorizarse, pues las ideología se convierten en un “lastre en las empresas de lo divino”¹⁰⁰.

Tercero. Repercusiones en la visión de problemas socioeconómicos. Estos planteamientos ideológicos van a tener unas repercusiones fundamentales en las creencias

92. *Ibidem*, pp. 117-120.

93. *Ibidem*, pp. 106-107.

94. *Ibidem*, pp. 96-105.

95. *Ibidem*, pp. 17-18.

96. *Ibidem*, p. 156.

97. *Ibidem*, pp. 26-27, 40.

98. *Ibidem*, pp. 111-112.

99. *Ibidem*, pp. 62, 69-86, 112-117.

100. *Ibidem*, p. 129.

históricas que ahora se van a empezar a imponer en el quehacer del historiador, pero también en la escuela y los manuales:

En primer lugar, siguiendo el camino de la Escuela Escocesa, se identifica la felicidad del hombre con el progreso, en aumento a lo largo de la historia y cuya culminación se halla en la economía capitalista, a la que necesariamente aquélla conduce. De la imposición de aquella “utopía retroactiva” característica del periodo anterior, pasamos a la legitimación del sistema capitalista –con utopía incluida–, basado en la tecnología, en la ciencia, en el pensamiento racional. La historia se convierte así, como en la Escuela Escocesa, en un largo caminar que conduce al desarrollo capitalista. De mirar atrás, se pasa a mirar a un futuro cargado de optimismo, siempre y cuando se deje a la economía, al mercado actuar sin interferencias políticas e ideológicas, sin la protesta. Ese es el signo de las sociedades más avanzadas, es decir de la sociedad occidental. El progreso es Occidente. El siguiente paso se realizará años más adelante cuando Francis Fukuyama anuncie “el final de la historia”. El progreso, la felicidad, la conquista del futuro en el marco del capitalismo necesario, Occidente e incluso el anuncio del final de la historia y de un futuro no conflictivo, se convierten también en mitos.

En segundo lugar, el hecho de colocar el progreso económico como objetivo máximo y la subordinación de la política y de la ideología al mismo, es decir la indiferencia por el sistema político con tal de que garantice el desarrollo, hace que el pensamiento se vuelva menos dogmático: el autoritarismo, el liberalismo, la democracia son indiferentes, con tal de que garanticen el desarrollo. Esto va a suponer que no se rechace el sistema liberal, como hasta ahora... si funciona. No se justifica ni la autocracia ni el sistema liberal. Gonzalo Fernández de la Mora no considera que el Estado demoliberal sea más perfecto intrínsecamente que otros sistemas, sino porque se ha demostrado eficaz, porque tiene resultados. Pero por otros caminos y sistemas políticos –léase el sistema español– se puede también llegar el mismo sitio:

“Las fórmulas constitucionales como las tecnológicas se valoran por la eficacia. Por todos los caminos se va a la Roma de la racionalización política”¹⁰¹.

El menor dogmatismo en este punto va a tener consecuencias muy importantes en los conceptos históricos que encontraremos en los libros de texto de la época: el menor contenido antiliberal, un cambio de valoración respecto a la Edad Contemporánea, la idea de que el sistema político es indiferente si garantiza el progreso, la idea de que el sistema liberal es válido para unos países (Europa, EE.UU...) pero para otros (España), no: la versión intelectualizada del lema “Spain is different”.

Hay otro complemento político a esta idea que también tendrá amplias repercusiones en la historia contada en los manuales. Se trata de la interpretación “whig” de la historia, que supone marcar como ideal un sistema que garantice el progreso, el acuerdo entre el orden y la libertad, la paz social, el progreso capitalista, sin “radicalismos”

101. *Ibidem*, p. 169.

ni “extremismos”... Se observa la coincidencia de este planteamiento con el de monárquicos como el Duque de Maura.

En tercer lugar, cambia el modo de legitimación del régimen franquista. El pensamiento immaculado y aséptico de Fernández de la Mora rechaza la contaminación ideológica, pero parte de una consideración: “España está en buena forma”¹⁰². Es decir la confianza en el sistema económico y político reinante y el proceso histórico que ha conducido a él. Pero ello no va a significar sólo la legitimación de tipo tecnocrático del régimen realizador y autoritario del franquismo¹⁰³, sino que ahora se empezará, como veremos en los manuales a comparar este régimen “eficaz” con la ineficacia y radicalidad de la II República y otros similares.

En todo caso, conviene tener presente que estos cambios ideológicos se han producido sin una ruptura respecto al pasado, al que nunca se renuncia. Esto quiere decir que el discurso tecnocrático que empieza a imponerse a partir de los 60, no es radicalmente contrario ni incompatible con el discurso anterior, con las visiones de la historia de Falange o del Nacional Catolicismo, sino que se suceden sin solución de continuidad, siguen formando en el fondo un discurso unívoco. Efectivamente en los manuales de historia observaremos que los nuevos planteamientos tecnócratas empiezan a sustituir los antiguos, pero sin cuestionarlos y conviviendo frecuentemente con ellos.

2.4. *Ideas sociales del Concilio Vaticano II*

En un proceso similar al que acabamos de describir, la Iglesia en el Concilio construye un discurso que, aunque introduce novedades muy significativas, también mantienen una continuidad, por cuanto sigue legitimando su Magisterio y asumiendo su pasado. Entre las novedades que afectan las concepciones sociales que veremos frecuentemente reflejadas en los manuales de historia, destacamos:

En primer lugar el Concilio Vaticano II proclama la autonomía de la razón y de la ciencia, frente al sometimiento de ambas a la fe y al dogma que caracterizaba el integrismo. Por eso “Gaudium et Spes” habla de “dignidad de la inteligencia” o su capacidad para “alcanzar la realidad inteligible con verdadera certeza”¹⁰⁴ o de la “justa autonomía de la realidad terrenal” y de “la investigación metódica en todos los campos del saber”¹⁰⁵ o se “afirma la autonomía legítima de la cultura humana y especialmente de las ciencias”¹⁰⁶. Esta autonomía de la razón y de la ciencia humanas referidas a la

102. FERNÁNDEZ DE LA MORA, G., *El crepúsculo...*, op. cit., p. 11.

103. Es decir, se pasa de la legitimidad de origen, tradicional y carismática a la legitimidad de ejercicio: Ver: FERNÁNDEZ SORIA, J.M., *Educación, socialización y legitimación política (España 1931-1970)*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 1998, pp 103 y ss.

104. Constitución Pastoral “Gaudium et Spes” sobre la Iglesia en el mundo actual (7 diciembre 1965) en DOCUMENTOS DEL VATICANO II, *Constituciones, Decretos, Declaraciones*, BAC, Madrid, 1986, p. 209.

105. *Ibíd*em, p. 229.

106. *Ibíd*em, p. 258.

“realidad inteligible” (es decir no “sobrenatural”), supone una separación de lo sobrenatural, en lo que sólo entiende la Iglesia y lo natural e inteligible, en lo que el hombre puede argüir con certeza. Pero sin esta separación sería imposible la difusión de los mitos de la Tecnocracia (razón, eficacia, progreso humanos) o de valores próximos al Liberalismo como la “dignidad humana”.

En segundo lugar, la Iglesia del Vaticano II, frente a los anatemas de encíclicas del pasado, asume principios procedentes del Liberalismo. Este conjunto de principios se halla expresado especialmente en la Constitución “*Gaudium et Spes*”. Se habla aquí de “dignidad de la persona humana”, o del hecho de que el hombre, suma de cuerpo y alma, “no debe, por tanto despreciar la vida corporal”, o que el bien “sólo se logra con el uso de la libertad”¹⁰⁷ Se habla también de la “igualdad esencial entre todos los hombres”, de la “responsabilidad y participación en los esfuerzos comunes”¹⁰⁸, de la “solidaridad humana”, que supone que los hombres deben tratarse como hermanos¹⁰⁹. Se reprueban los regímenes que, actuando “al servicio de un grupo o de los propios gobernantes”, cometen “crímenes políticos” y “obstaculizan la libertad civil y religiosa”¹¹⁰: la referencia implícita al comunismo es evidente. Por ello declara “conforme con la naturaleza humana” sistemas políticos que ofrezcan a los “ciudadanos” la posibilidad “de tomar parte libre y efectivamente en la fijación de los fundamentos jurídicos de la comunidad política” y en “la elección de los gobernantes”¹¹¹. La Iglesia ha asumido por tanto ciertos valores procedentes del Liberalismo, a los que añade un cuño personal.

Todos estos valores van a tener una repercusión esencial en los manuales de historia del momento. A veces se defienden expresamente: dignidad humana, mayor separación entre Iglesia y Estado, autonomía de la vida y cultura estrictamente humanas respecto a la fe... Pero estas ideas repercuten en el tratamiento que ofrecen los manuales de ciertos temas históricos. Los manuales se muestran más condescendientes respecto al sistema liberal, lo cual no está en contradicción con el menor dogmatismo respecto al mismo de Gonzalo Fernández de la Mora, a la vez que el anticomunismo pasa a un primer plano.

En tercer lugar, el Concilio Vaticano II, partiendo de la autonomía de la razón, de la cultura humana, del reconocimiento del cuerpo como un valor, abandona el desprecio por lo material y asume muchos valores de la Tecnocracia. Se asume la autonomía de la ciencia, de la técnica y del “progreso altamente beneficioso para el hombre”¹¹² y (como antes) de la propiedad privada¹¹³, si bien la defensa del Capitalismo se matiza con la defensa de la Doctrina Social de la Iglesia, la propuesta de “soluciones pacífi-

107. *Ibídem*, pp. 208, 211.

108. *Ibídem*, p. 224.

109. *Ibídem*, p. 225.

110. *Ibídem*, p. 274.

111. *Ibídem*, p. 276.

112. *Ibídem*, p. 230.

113. *Ibídem*, p. 271.

cas” en caso de conflictos sociales, la negación de la lucha de clases¹¹⁴ y la idea de que existen formas diversas de propiedad¹¹⁵, es decir, la idea de que existen distintos tipos de Capitalismo y la negación de la concentración del capital. Todas estas ideas, van a encontrar enorme respaldo en los manuales de historia.

En el discurso histórico de los distintos elementos de la coalición vencedora vamos a observar, a partir de los años sesenta, y como consecuencia en los cambios económicos y sociales y en las elites de poder –los tecnócratas–, una ambivalencia. Por un lado observaremos la pervivencia de creencias históricas, dominantes en el periodo anterior, un discurso arcaico, y, por otro, un discurso claramente tecnocrático, “moderno”, que está respaldado por la “nueva” Iglesia. Esta ambivalencia la observaremos también en los intelectuales, en los historiadores profesionales, en la escuela, en los manuales... Porque, como ya hemos señalado, el discurso arcaico y el tecnócrata no se contradicen, se complementan Y ambos, según Carlos Lerena “cumplen una análoga función: ocultar el sistema de clases”¹¹⁶.

3. Reflejo del concepto de capitalismo de la coalición vencedora en la historia regulada

En los planes de estudio franquistas vamos a distinguir cuatro grandes etapas. En una primera etapa, coincidente con la guerra y la inmediata postguerra (1936-1945), se fusiona el pensamiento contrarrevolucionario y el falangista “revolucionario”. En una segunda (1945-1965), se disgregan uno y otro: el pensamiento falangista encontrará su medio de difusión en la asignatura de FEN, mientras el nacionalcatolicismo contrarrevolucionario se difunde a través de la asignatura de Historia. En una tercera (1965-1970) aparecen en escena los mitos asociados a la Tecnocracia, que van a convivir con los contrarrevolucionarios en la asignatura de historia y con la reinterpretación de los falangistas en los de FEN. En una cuarta fase, que coincide con la implantación de EGB y BUP, tras la aprobación de la LGE de 1970, se imponen claramente los mitos tecnócratas, si bien ello no quiere decir que desaparezcan totalmente los otros.

3.1. *Primera etapa. Fusión del pensamiento social contrarrevolucionario y falangista “revolucionario” (1936-1945)*

En una primera etapa, que abarca desde el golpe de Estado hasta 1945, dado el mayor peso de Falange en los aparatos del Estado, vamos a ver un intento de fusión del do-

114. *Ibídem*, p. 263 y ss.

115. *Ibídem*, p. 272: “Las formas de este dominio o propiedad son hoy diversas y se diversifican cada día más. Todas ellas, sin embargo, continúan siendo elemento de seguridad no despreciable aun contando con los fondos sociales, derechos y servicios procurados por la sociedad”.

116. LERENA, Carlos, *Escuela, ideología y clases sociales. Crítica de la sociología empirista de la educación*, Ariel, Barcelona, 1991, p. 339.

minante pensamiento nacionalcatólico contrarrevolucionario con ciertos elementos falangistas.

Esta mezcla se observa en la muy estudiada Ley de 20 de setiembre de 1938. Reforma de la Segunda Enseñanza¹¹⁷, en cuya elaboración tuvieron una participación directa el titular del MEN (Ministerio de Educación Nacional); P. Sáinz Rodríguez, A. García Valdecasas y J. Pemartín¹¹⁸. Efectivamente se habla de “revolución” en la enseñanza y del intento de conseguir “una total transformación de las mentalidades de la Nueva España”, lo que la acerca a las supuestas intenciones del fascismo y de Falange de crear un “hombre nuevo”. Pero esta intención “revolucionaria” queda anulada por el pensamiento contrarrevolucionario. Primero porque ese hombre tiene que tener “las virtudes de nuestros capitanes y políticos del Siglo de Oro, formados en la Teología católica de Trento”: no se trata de un hombre nuevo, sino de recuperar un modelo aristocratizante del pasado. En segundo lugar, por la definición del Catolicismo como “medula [sic] de la Historia de España”, el interés por el recuerdo de “nuestro glorioso pasado” o las referencias elogiosas a Ramiro de Maeztu. Es decir, se impone la “utopía retroactiva”, frente a cualquier tipo de “revolución”.

Esta Ley queda completada con la publicación por Orden de 14 de abril de 1939 del MEN de los Cuestionarios¹¹⁹, elaborados por una Comisión del MEN presidida por el Subsecretario del Ministerio, Alfonso García Valdecasas. De los mismos resaltamos tres aspectos. En primer lugar, el claro dominio en los siete cursos de Bachiller de una historia narrativa, fáctica, y patriótico-religiosa, que no deja lugar a referencias al orden económico y social, al orden material. La narración, que no es sólo una forma sino un contenido ideológico¹²⁰, evita las estructuras sociales y económicas, tiende a la evasión, al espiritualismo y culturalismo, al escapismo narrativo y la exaltación del papel histórico de las elites, como corresponde al modo de educación tradicional y elitista¹²¹.

117. BOE, 23 SET. 1938. Cit. UTANDE IGUALADA, M., *Planes de Estudio de Enseñanza Media*. Introducción y Recopilación, Ministerio de Educación Nacional, Madrid, 1964, pp. 443-463; También se reproduce en: *Historia de la Educación en España IV. La Educación durante la II República y la Guerra Civil (1931-1939)*, Breviarios de Educación. Ministerio de educación y Cultura. Secretaría General de Educación, Madrid 1991. Estudio preliminar por Antonio Molero Pintado, pp. 302-318; ÁLVAREZ OSÉS, J.A., y otros, *La guerra que aprendieron...*, op. cit., pp. 242-249. El prólogo de la Ley se reproduce también en VALLS, R., *La interpretación de la historia...*, op. cit., pp. 106-109. Aquí se utiliza el texto recogido por M. Utande.

118. UTANDE, Manuel, “Treinta años de Enseñanza Media (1938-1968)”, en *RE*, nº 240, septiembre-octubre 1975, p. 75.

119. Reproducidos por CASTRO MARCOS, M., *Legislación vigente de Educación Nacional referente a los Institutos Nacionales de Enseñanza Media*, compilada y seleccionada por, Artes Gráficas Barbieri, Madrid, 1943 (6ª edición), pp. 313-326, que es el texto que se utiliza aquí. También pueden localizarse en VALLS, R., *La interpretación de la historia...*, op. cit., pp. 118-135; ÁLVAREZ OSÉS, J.A. y otros, *La guerra que aprendieron...*, op. cit., p. 249-268.

120. FONTANA, J., *Historia: Análisis...*, op. cit., p. 271, recoge esta idea de Hayden White.

121. LERENA, Carlos, *Escuela, ideología...*, op. cit., p. 178, indica que en estas narraciones no circulan sino reyes, gobernantes, sabios, santos... que el alumno “identificaba como galería de antepasados, o árbol genealógico, de ‘los que saben’, de ‘los que pueden’, de ‘los que mandan’”.

En segundo lugar, el espiritualismo. La dicotomía marcada por el pensamiento eclesial entre un orden material inferior y un orden espiritual superior, supone, por ejemplo, la consideración de la modernidad como un “desvío” relacionado con el Liberalismo y el materialismo vinculados entre sí; supone que apenas se dé trascendencia a la Historia Contemporánea y, por ende del sistema capitalista, que ni se cuestiona ni se exalta.

En tercer lugar, antiliberalismo y el anticomunismo, se conjuga en ocasiones con una clara identificación con el fascismo, como en este tema de 4º Curso:

“El fascismo. Su sentido nacional, espiritual, histórico, dignificador de la persona humana”.

No conviene olvidar además que el antiliberalismo, anticomunismo o el espiritualismo son elementos comunes a uno y otro pensamiento, y los hace compatibles.

En el caso de *Primaria*, la *Circular de la Jefatura del Servicio Nacional de Primera Enseñanza de 5 de marzo de 1938*¹²², firmada en Vitoria por Romualdo de Toledo, Jefe del Servicio Nacional de Primera Enseñanza, es en muchos sentidos, antecesora de la Ley de Educación Primaria de 1945. No es ningún programa y simplemente marca el sentido, la orientación que debe tener la Enseñanza Primaria. Desde el punto de vista social, interesa resaltar su explícito rechazo al “odio materialista disolvente”, es decir a la lucha de clases y la defensa de la “hermandad entre todos los españoles”, antimarxismo y tercerismo utópico en que coinciden tanto la Iglesia como Falange. Como en Bachiller, lo social queda excluido por simple omisión.

3.2. Segunda etapa: reubicación del pensamiento social contrarrevolucionario y falangista (1945-1965)

En esta segunda etapa, coincidente con la victoria aliada, el Nacional Catolicismo contrarrevolucionario y pensamiento falangista ocupan lugares distintos.

La asignatura de historia de *Primaria* se descarga en su regulación de los componentes falangistas, que quedan circunscritos en las lecciones de Formación Política, que van a encontrar un lugar aparte en las enciclopedias y otros materiales. El primer acto de esa “sisactía”¹²³, se produce con la aprobación de la *Ley de 17 de julio de 1945 sobre Educación Primaria*¹²⁴, siendo ya ministro José Ibáñez Martín. Su gestación tiene que ver

122. BOE, 8 de marzo de 1938, n° 503, pp. 6.154-6.156.

123. “Sisactía” en la Antigua Grecia significaba en principio el acto de descargar el fardo, que se extiende a la abolición de la servidumbre por deudas, derecho que tenían todos los ciudadanos. Utilizamos aquí ese término por cuanto la asignatura de historia se libera progresivamente del “fardo” del falangismo, identificándose plenamente con el pensamiento contrarrevolucionario y nacional católico. Más adelante se liberará de éste para ir asumiendo el “fardo” de la tecnocracia. Todos estos fardos impiden o limitan la presencia en los manuales de la ciencia historiográfica.

124. BOE. 18-VII-1945: Cit. COLECCIÓN LEGISLATIVA, 1944-1945, Servicio de Publicaciones MEC y Secretaría General Técnica, pp. 838-886.

con el contexto internacional y es una muestra más del cambio del discurso del régimen, que destacará el contenido nacionalcatólico¹²⁵ y significa la “casi total pérdida de influencia de Falange”¹²⁶, pues la Ley recoge el principio de subsidiariedad¹²⁷, aunque la derrota de Falange en todo caso nunca es total por la sectorización de la enseñanza¹²⁸.

Desde el punto de vista social, del contenido de la Ley nos interesa esencialmente la referencia a la existencia de una Edad Dorada localizada en el “siglo imperial”, “la gloriosa tradición pedagógica hispana” frente al “racionalismo”, la consiguiente “agitación política y revolucionaria” y las “influencias materialistas y desnacionalizantes”, con que acaba el “Movimiento” que tiene el objetivo y decisión de “restaurar” la tradición católica. La explícita imposición de un lenguaje estrictamente contrarrevolucionario corre paralelo a la sectorización (Falange / Católicos) antes mencionada.

La obligación del Ministerio de elaborar los Cuestionarios de las distintas materias, marcada por el artículo treinta y ocho esta Ley, sólo se cumplimentará a través de la Orden de 6 de febrero de 1953, Cuestionarios Nacionales para la Enseñanza Primaria¹²⁹. El presidente de la Comisión que elaboró estos programas y autor de alguno de ellos fue Adolfo Maillo, pero los trabajos de ésta se complementaban con la elaboración de los programas de Formación Política por la Sección Femenina y el Frente de Juventudes¹³⁰. Los Cuestionarios de Historia, cuyo autor fue también como de los de Lengua Adolfo Maillo¹³¹, se mantienen fieles al narrativismo, elitismo, espiritualismo y la utopía retroactiva de los Austrias. Al tratar la contemporaneidad, se hace referencia a “las luchas y angustias del hombre moderno, sitiado por múltiples y difíciles problemas”: los conflictos sociales del Capitalismo, no se tratan como un problema social ni político, sino como un problema esencialmente moral, como es propio de la Iglesia, exigiéndose de ellos explícitamente un tratamiento dentro de los cánones católicos.

El control de los católicos de las magistraturas del Ministerio encargadas de elaborar los programas, supone, salvada la referencia obligada a José Antonio, la desaparición

125. NAVARRO, R., *La enseñanza primaria durante el franquismo (1936-1975)*, PPV, Colección de Historia de la Educación, Barcelona 1990, pp. 98-100.

126. FERNÁNDEZ SORIA, Juan M., *Educación, socialización...*, op. cit., pp. 171-175.

127. GERVILLA, E., *La escuela...*, op. cit., pp. 268 y ss.: La Ley convierte la encíclica “Divini Illius Magistri” en una ley estatal.

128. Para BELTRÁN, F., *Política y reformas...*, op. cit., p. 67: Falange cuenta con la afiliación obligatoria de profesores y los programas de educación cívica; la Iglesia con la libertad de crear centros, la labor supervisora y la garantía de poder transmitir sus principios tanto en la enseñanza pública como en la privada.

129. CUESTIONARIOS NACIONALES PARA LA ENSEÑANZA PRIMARIA, *Escuela Española*, Suplemento al nº 648 del 9 de julio; 11 de julio de 1953: ver contenido de programas de historia en pp. 48-52. Estos Cuestionarios de Primaria no salen publicados en el BOE, sino en esa revista, previo concurso, convocado por O. De 19 de febrero de 1953. Esta convocatoria se cita en el ANUARIO LEGISLATIVO DE ESCUELA ESPAÑOLA, Editorial Escuela Española, Madrid, 1953, pp. 119-120.

130. LÓPEZ DEL CASTILLO, M.T., “Planes y programas escolares en la legislación española”, en *Bordón. Revista de Orientación Pedagógica*, nº 242-243, marzo-junio 1982, Tomo XXXIV, pp. 184-188.

131. BELTRÁN, F., *Política y reformas...*, op. cit., p. 96.

ción de la mención a la “revolución pendiente” o a la doctrina falangista. Pero esto es posible porque, a través de la asignatura de Formación Política, Falange (Frente de Juventudes, Sección Femenina) va a poder ofrecer también su propia versión, inculcando el “modo de ser falangista” según J.A. Elola Olaso¹³².

Los Cuestionarios de Formación Política (FEN) redactados por Falange vienen incluidos en la misma publicación que el resto de las asignaturas¹³³. En ellos, el concepto de “revolución” expresado en las páginas de “Teoría de Falange” del curso de Iniciación Profesional, queda superado por el esquema del tiempo histórico de la Historia de España. Este tiempo queda dividido en tres etapas: “Proceso de Integración de la Patria” (formación) – “Grandeza de España” (madurez) – “Decadencia de España” – “España hacia arriba. El proceso de recuperación de la Patria”. Es decir, el final de la historia no es la “revolución” superadora del Capitalismo, sino la “recuperación” de una Edad Dorada, la vuelta atrás.

Lo mismo que en Primaria, en Bachillerato, la separación de los ámbitos que ocupa el pensamiento contrarrevolucionario y la Falange se produce con el ministerio de Joaquín Ruiz Giménez. La Ley de 26 de febrero de 1953 sobre la Ordenación de la Enseñanza Media¹³⁴ y el Decreto de 12 de junio de 1953. Planes de Estudios de Bachillerato¹³⁵ suponen la reestructuración total del Bachillerato y la aparición de la asignatura de FEN, Formación del Espíritu Nacional, cuyos programas serán elaborados por la Sección Femenina y el Frente de Juventudes. Pero ello no debe llevarnos a confusiones ni a un excesivo optimismo¹³⁶, como si “la Historia”, los Cuestionarios, los manuales y los profesores que la van a impartir estuvieran libres de otras implicaciones e influencias. Más bien hay que interpretar esta separación como un intento de simular profesionalización y desideologización. En realidad no se trata sino de un primer acto de “sisactía”, de descargo de un primer fardo ideológico, el de Falange. De esta liberación resulta un Nacionalcatolicismo contrarrevolucionario triunfante, supestamente convertido en “verdad” e incluso “ciencia”.

La Orden de 24 de enero de 1954 del MEN aprueba los Cuestionarios de Bachillerato¹³⁷. En estos Cuestionarios de 1954, como ha indicado alguno de sus estudiosos, los enunciados de los temas son “breves, lacónicos” y “no enjuician el suceso o periodo señalado”, como será norma en los textos oficiales en los diversos planes

132. CRUZ OROZCO, José Ignacio, *El yunque azul. Frente de Juventudes y sistema educativo. Razones de un fracaso*, Alianza, Madrid, 2001, pp. 104, 111. J.A. Elola Olaso era Delegado del Frente Nacional de Juventudes.

133. CUESTIONARIOS NACIONALES PRIMARIA, 1953, op. cit., pp. 32-34.

134. BOE, 27 de febrero, 1953, cit. UTANDE, M., *Planes de Estudio...*, op. cit., pp. 461 y ss.

135. BOE 2-VII, 1953, cit. UTANDE, M., *Planes de estudio...*, op. cit., pp. 468-473.

136. El hecho de que no se especifica como en el Plan de 1938 la función de la asignatura de Historia en el Nuevo Estado, da pie a ÁLVAREZ OSÉS, J.A. y otros, *La guerra que...*, op. cit., p. 74, a considerar que “esta declaración dejaba por fortuna el estudio de la Historia a la Historia”

137. BOE, 10-II, 1954, cit. UTANDE, M., *Planes de Estudio...*, op. cit., 493-499. También se encuentran en COLECCIÓN LEGISLATIVA, Servicio de Publicaciones MEC, 1954, pp. 23-52.

posteriores¹³⁸. Raimundo Cuesta observa que esa renovación del lenguaje no implica “una ruptura discursiva (...) [ya que] a veces, la hojarasca del discurso fascista no permite ver las continuidades existentes”¹³⁹. Pero no justifica ni comprueba esta idea. Efectivamente, a través de estos Cuestionarios, expresados de forma neutra, sin adjetivos, sin las descalificaciones y el ímpetu imperialista, combativo y militarista de los Cuestionarios de 1939, comprobamos la difusión de valores sociales propios del pensamiento contrarrevolucionario: historia narrativa, espiritualismo, austracismo... En relación con el tratamiento de la Edad Contemporánea, destacamos dos aspectos. Primero, su escasa relevancia y la disolución de temas como el Pensamiento ilustrado, la Revolución Industrial, marxismo, anarquismo y Movimiento obrero, en temas como “El siglo XVIII en Europa”; “Inglaterra en el siglo XIX”... Segundo, el moralismo, el planteamiento de los problemas humanos ante todo como problemas morales, tal y como supone la Iglesia, de tal forma que los problemas sociales quedan de nuevo disueltos en otros:

“Las principales posiciones del hombre actual en el orden religioso, moral y social”.

Lo mismo que en Primaria, el Partido Único va a elaborar programas y editar manuales de FEN (hasta 1951 se utiliza la revista “Mandos”), supervisados por la Delegación Nacional de la Juventud, cuyos autores normalmente van a ser Oficiales Instructores¹⁴⁰. El “campo predilecto” de actuación de la Formación Política va a estar en la Enseñanza Media, especialmente para chicos, cuyos profesores van a estar formados en la “Academia de Mandos José Antonio”¹⁴¹. Las referencias a la “revolución” no son óbice para la presencia constante de la utopía retroactiva que la anula.

Bajo el Ministerio de Jesús Rubio García Mina, se redacta un nuevo plan de estudios, si bien la Ley de 1953 permanece vigente y los nuevos Cuestionarios van a mantener la misma filosofía de los de 1954. El Decreto de 31 de mayo de 1957 del MEN sobre Plan de Estudios de 31 de mayo de 1957¹⁴² concentra la Historia en 4º de Bachillerato (6 horas), en lugar de las 3 horas de 3º y 4º del Plan anterior, y la Historia del Arte y de la Cultura pasa de 2 a 3 horas y de quinto a sexto curso. Los Cuestionarios de Enseñanza Media son aprobados por Orden M. de 5 de junio de 1957¹⁴³. Desde el punto de vista social no hay cambios respecto al pasado: ausencia de la historia económica y social sigue estando ausente del programa. No hay referencia ni a revolución neolítica, ni revolución industrial, ni movimiento obrero..., espiritualismo, se minusvalora la Edad Contemporánea, asociada a la decadencia, mientras los problemas sociales se plantean como problemas morales. Se vuelve al tópico de considerar que la cri-

138. ÁLVAREZ OSÉS, J.A. y otros, *La guerra que...*, op. cit., p. 75.

139. CUESTA, R., *Sociogénesis...*, op. cit., p. 253.

140. MARTÍNEZ MARTÍNEZ, E., “La Educación cívico-social en el Bachillerato (1940-1977)”, en *De Juventud: Revista de Estudios e Investigación*, nº 12, octubre-diciembre, 1983, pp. 51-52.

141. CRUZ OROZCO, José Ignacio, *El yunque azul*, op. cit., p. 194

142. BOE, 18 de junio de 1957, cit. UTANDE, M., *Planes de Estudio...*, op. cit., pp. 521-523

143. BOE, 2 julio 1957, cit. UTANDE, M., *Planes de Estudio...*, op. cit., pp. 534, 541-542.

sis del siglo XX se debe a un problema de conciencia y de moralidad, es decir al apartamiento de una doctrina concreta, eliminándose otros problemas de carácter social:

“Problemas culturales del mundo. Las tendencias de larte[sic] actual”.

3.3. *Tercera etapa (1965-1970): los mitos tecnócratas conviven con el pensamiento contrarrevolucionario*

Las múltiples reformas que se van a llevar a cabo en Primaria durante el periodo ministerial de Manuel Lora Tamayo (alfabetización, aumento del presupuesto, racionalización del sistema...), más que a una toma de conciencia del régimen se debieron al deseo de “unirse al carro del prometedor panorama de un mundo capitalista”¹⁴⁴. La que más nos interesa en este momento es la Orden de 8 de julio de 1965 por la que se aprueban los Cuestionarios que han de regir todas las actividades didácticas en las Escuelas de Enseñanza Primaria¹⁴⁵. Mientras estos Cuestionarios introducen novedades importantes en la adecuación científica y didáctica (“Unidades Didácticas”, principio de actividad, aspectos sicopedagógicos), sigue estando en vigor la Ley de Educación Primaria de 1945. De hecho, conviven en ellos la visión contrarrevolucionaria (exaltación de los Austrias, elitismo) y tecnócrata de la historia y el pensamiento social: Un mayor interés por aspectos materiales (fuego, vestido, vivienda...), tenue referencia a temas de historia de Europa, entusiasmo por la industrialización, la técnica... por la incorporación de “La revolución industrial y los grandes estados europeos en el siglo XIX” o “La exploración del espacio”..., siempre ajenos a cualquier referencia al conflicto, al Movimiento obrero o al marxismo... y la legitimación por la eficacia – “éxitos” – del régimen de Franco, no exclusivamente por su origen.

En los Cuestionarios de 1965 se ha programado una historia para evitar los conflictos sociales y la consideración del Capitalismo como un sistema de explotación. No puede afirmarse que, porque haya en los cuestionarios referencias a las guerras mundiales o la revolución rusa “el apasionamiento sectario y recalcitrante de otras épocas” quede superado¹⁴⁶. De hecho ciertos autores han puesto de relieve la distancia que hay en este plan entre la forma y el contenido¹⁴⁷. La modernidad de términos como “Unidad Didáctica” o la “ciencia” en el discurso tecnócrata pueden tener una función en-

144. NAVARRO, R., *La enseñanza primaria...*, op. cit., p. 201.

145. BOE, 24-IX, 1965; COLECCIÓN LEGISLATIVA, Servicio Publicaciones MEC, 1965, 413 y ss. Estos Cuestionarios se encuentran publicados además en CUESTIONARIOS NACIONALES DE ENSEÑANZA PRIMARIA, en *Vida Escolar*, Año VII, n° 70-71, junio setiembre, 1965; NUEVOS CUESTIONARIOS DE ENSEÑANZA PRIMARIA, Editorial Magisterio Español, Madrid, 1968. De hecho, aunque utiliza esencialmente la primera fuente, se ha detectado algún error, por ejemplo en la distribución horaria, lo que hace aconsejable consultar las otras fuentes, que tiene una exposición más clara.

146. NAVARRO, R., *La enseñanza primaria...*, op. cit., p. 223.

147. CUESTA, R., *Sociogénesis...*, op. cit., p. 228; RODRÍGUEZ DIÉGUEZ, J.L., “Balance de urgencia de cuatro reformas curriculares”, en *Bordón*, n° 3, 1999, p. 259.

mascaradora, de simulacro. Ratificamos las palabras de Carlos Lerena citadas aquí en otra ocasión que el “orden cultural” (nacionalcatólico) y el “orden tecnocrático”, coinciden en ocultar las contradicciones de clase. Pero podemos añadir que ambos pueden localizarse en una misma norma, en un mismo espacio legal, por cuanto no son esquemas contradictorios, sino compatibles.

Compatibles con el pensamiento contrarrevolucionario y tecnócrata son también los criterios de Falange, si bien el Partido Único debe realizar una acomodación del lenguaje que le es propio a la nueva situación. Conocemos la prebenda del “Movimiento” para redactar los Cuestionarios de “Educación Cívica y Social” y que quedan incluidos en los Cuestionarios de Primaria de 1965. Los del Frente de Juventudes para alumnos¹⁴⁸, mantienen formas y expresiones típicas de los programas falangistas, la exaltación de las elites a lo largo de la historia, etc. Pero lo más significativo es el hecho de que desaparece el término “revolución” y que las expresiones típicas de Falange se acomodan a los valores típicos de la tecnocracia. Por ejemplo, el término “comunidad de destino” aplicado tradicionalmente a España, se aplica a Europa: “Europa (...): Comunidad de destino en el mundo actual: el movimiento europeo contemporáneo” (8º curso)

También en la Enseñanza Media en la etapa ministerial de Manuel Lora Tamayo se va a desplegar una intensa actividad legislativa, tendente, en principio, a su organización tecnocrática y a su racionalización: unificación del Bachillerato Elemental, Secciones Delegadas...

Este Ministerio atiende en primer lugar a un nuevo diseño de Curso Preuniversitario, a través del Decreto de 11 de julio de 1963, en que la asignatura de Historia de España está dedicada a la “España Moderna y Contemporánea”¹⁴⁹. Tanto en este decreto como en la Resolución de 8 de noviembre de 1963, que aprueba los Programas de las diferentes asignaturas del Curso Preuniversitario y especifica el contenido de cada uno de los temas¹⁵⁰, continúa la manipulación de lo social, inspirada sustancialmente en el pensamiento contrarrevolucionario: espiritualismo, utopía retroactiva, confusionismo y oscurantismo:

“Lección 16. La sociedad y la economía durante el siglo XIX. El siglo XIX. Cambios políticos. El nuevo Estado. Reformas administrativas y legislativas. La sociedad y la economía de esta época. Clases sociales. La burguesía. El régimen de propiedad; la desamortización. El capitalismo. La cuestión social. Agitaciones obreras. La población. La agricultura. La industria y su desarrollo. Los ferrocarriles y otros medios de transporte. Crecimiento y mejora de las ciudades. Las costumbres: cambios en ellas”.

Este desorden no es sólo formal. La no jerarquización de las ideas, de los conceptos de lo que es anterior y posterior, la mezcla insustancial, denota una cultura acumu-

148. COLECCIÓN LEGISLATIVA, 1965, pp. 482-529.

149. El Decreto de 11 de julio de 1963 regulador del Curso Preuniversitario, BOE, 8 de agosto de 1963, cit. UTANDE, M., *Planes de Estudio...*, op. cit., pp. 588 y ss.

150. BOE, 10 diciembre 1963, cit. M. UTANDE, *Planes de estudio...*, op. cit., pp. 604 y ss.

lativa, que precisamente impide esa “reflexión” de los alumnos que el Decreto dice pretender. La incomprensión hacia la revuelta social se manifiesta en expresiones como: “Agitaciones obreras” (tema 16), “La agitación revolucionaria” (tema 19).

Si la II República viene identificada además de con las “agitaciones revolucionarias” con “Crisis nacional y social” (tema 19), el régimen de Franco es legitimado con la insistencia en las realizaciones económicas y sociales: legitimación por la eficiencia de tipo tecnócrata.

En definitiva, se abordan con relativa amplitud temas de tipo económico-social. Pero en temas aislados, no conectados con temas de carácter político, es decir con el poder, a veces farragosos, poco jerarquizados, lo que es propio de una cultura acumulativa que no busca ni la globalidad ni la claridad.

La Orden de 4 de septiembre de 1967 aprueba los Cuestionarios de Bachiller Elemental¹⁵¹, diseñados con criterios más modernos y tecnocráticos que los anteriores, tanto en la forma como en el contenido. Es un hecho significativo que, además de las Orientaciones metodológicas de la asignatura de Geografía, aparecen también orientaciones metodológicas de Historia. Éstas contienen una cierta modernidad: evitar memorismo, actividad, claridad, sencillez, método intuitivo... Pero reflejan también los límites que impiden el desarrollo de una historia social. En primer lugar, se incluye lo social, abandonado casi de forma absoluta en los Cuestionarios anteriores, pero no como sustantivo, sino como adjetivo (“desarrollo social”): lo social sólo se explica bajo el prisma del desarrollo, del progreso, de la marcha hacia una sociedad mejor dentro de una senda marcada, la capitalista, en la mejor tradición de la historia de la Escuela Escocesa de Adam Smith. En segundo lugar, el organicismo y nacionalismo explícito en la creencia de que existe el “alma de los pueblos”¹⁵², que es infranqueable por lo social, pues imposibilita, frena o relativiza el enfrentamiento de dos o más partes de esa misma “alma”: el sentimiento nacional de nuevo sirve de aglutinador e impide la crisis social, la “stasis”.

En los Cuestionarios propiamente dichos¹⁵³, a los límites del pensamiento contrarrevolucionario (la nacionalización de la historia, el culturalismo, espiritualismo...) hay que añadir los más propios del pensamiento tecnócrata. El principal: La civilización occidental (capitalista), es vista como culminación de la historia. La introducción del concepto del “legado cultural” que ofrecen —a la Civilización Occidental— las civilizaciones de Oriente Próximo (3º Curso, tema 3), Grecia o Roma (3º Curso, tema 8): la civilización occidental, en el contexto del desarrollo capitalista, empieza a verse como punto de referencia indiscutible y como punto de llegada único, como síntesis casi perfecta en que confluyen los mejores legados de los distintos pueblos y civilizaciones anteriores. Es significativo que si el tema 9 se titula “España entra en la Historia”, el tema 4 referido a la cultura griega, lleva el título “Europa entra en la Historia”: el esen-

151. BOE, 30 junio, 1967, COLECCIÓN LEGISLATIVA, Servicio Publicaciones MEC, 1967, pp. 1020 y ss.

152. *Ibidem*, p. 1.034.

153. *Ibidem*, pp. 1.030-1.032.

cialismo nacional, ahora incumbe al marco europeo, en el que el régimen se ve más integrado. A ello hay que añadir que la legitimación del régimen de Franco ya no es tanto tradicional, de origen (salvación de España), sino de ejercicio, típica de la tecnocracia:

“Tema 31. La Segunda República y el Movimiento Nacional. Evolución material, social. Económica e intelectual de la España actual. Los planes de Desarrollo”.

Una Resolución de 21 de diciembre de 1967 aprueba los **Programas** y desarrollo de los cuestionarios que podrán ser orientativos para alumnos oficiales y que regirán los exámenes de los alumnos libres, que confirman las ideas citadas¹⁵⁴.

De la misma manera que en Primaria, el pensamiento contrarrevolucionario, tecnocrático y falangista vuelven a hacerse compatibles. Los nuevos temarios de FEN de **Bachillerato**, tanto los del Frente de Juventudes como de la Sección Femenina, se incluyen en los Cuestionarios de Bachiller de 1967. Como es habitual, los programas de FEN, aunque no incluyan una historia paralela a la asignatura con ese nombre (el Partido Único prescinde de su mirada particular al pasado), alguno de sus temas va a determinar un nuevo concepto de lo social. El programa para Alumnos del Frente de Juventudes, como en el caso de los de Primaria de 1965 –da la sensación de que son los mismos autores– introducen un lenguaje “moderno”, sustancialmente inspirado en el Vaticano II (“participación” en la vida política, social, económica, “igualdad”, “solidaridad”, “Derechos individuales” o “Declaración universal de los derechos del hombre”), o en la tecnocracia (mito de Europa, explicación del Mercado Común), aunque no faltan temas más próximos al vocabulario falangista, como los dedicados a los elementos típicos del organicismo español: familia, municipio y sindicato¹⁵⁵. El cuestionario de alumnas de la Sección Femenina es, como el de Primaria, más ligero y tiene un lenguaje menos contaminado por la tecnocracia y más rico en contenidos estrictamente históricos¹⁵⁶.

Como en el caso de Primaria asistimos a la mezcla de los valores procedentes del Nacionalcatolicismo contrarrevolucionario y falangista con los tecnócratas sin solución de continuidad, pues todos ellos proceden de mitos históricos de la coalición vencedora. Los últimos incorporados a la misma, los “tecnócratas católicos”, están durante estos años poniendo en marcha su proyecto de “desarrollo” capitalista para España, pero no olvidemos que comparten algunos elementos que sirve de aglutinante: el catolicismo, el autoritarismo, valores jerárquicos... Es lo que va a impedir que la contradicción lógica entre la utopía retroactiva contrarrevolucionaria del Nacionalcatolicismo (y en el fondo de Falange, dada la vacuidad con que utiliza el término “revolución”) y el progreso en el futuro que propone la Tecnocracia, estalle en los medios de la cultura oficial mientras se mantenga la Dictadura. Pero para ello el “Movimiento” ha tenido que prescindir prácticamente de las lecciones de historia de España de los programas

154. *Ibidem*, pp. 1450 y ss.

155. *Ibidem*, pp. 1.062-1.070.

156. *Ibidem*, pp. 1.070-1.073.

anteriores. Tanto en los Cuestionarios de Primaria de 1965 como en los de Bachiller de 1967, la asignatura de FEN no es ya una historia paralela a la asignatura de historia propiamente dicha, sino sustancialmente la exaltación de las instituciones del régimen en un marco de capitalismo internacional: sería contradictoria la exaltación de la utopía retroactiva del siglo XVI con la mirada al futuro y a Europa que propugna la tecnocracia; sería contradictorio hablar de la decadencia espiritual del siglo XVIII en un momento en que el sistema autoritario de desarrollo borbónico se está imponiendo con fuerza. El acto de “sisactia” del falangismo y del pensamiento contrarrevolucionario se está representando sin demasiadas contradicciones.

3.4. *Cuarta etapa: la imposición de los valores sociales de la tecnocracia y del Vatinano II. LGE de 1970, EGB y BUP*

La Ley 14/1970 de 4 de agosto, General de Educación y Financiación de la Reforma educativa¹⁵⁷, del Ministro José Luis Villar Palasí, supone la reestructuración general de todo el sistema educativo. Entre los límites que presenta la Ley ahora nos interesa destacar que, detrás del principio de “igualdad de oportunidades”, la LGE esconde la reacomodación del sistema educativo al capitalismo internacional al que España se ha sumado desde 1959, así como, y por tanto, a las nuevas clases dominantes, que el nuevo sistema educativo deberá legitimar, entre otros procedimientos, a través de la ocultación del sistema de clases¹⁵⁸. Efectivamente, el sistema capitalista en las creencias históricas que se expresan en programas y manuales de historia del tardo-franquismo, es un sistema infranqueable e incuestionable. Comprobaremos en la legislación, a partir de ahora, una intensificación de los valores sociales propios de la Tecnocracia, aunque siguen conviviendo todavía con los que son propios del Nacional catolicismo contrarrevolucionario.

La Orden de 2 de diciembre de 1970 aprueba de forma experimental durante el Curso 1970-1971 las Orientaciones Pedagógicas para EGB¹⁵⁹, que fueron publicadas en la revista “Vida Escolar”¹⁶⁰. En ellas se declara que el objetivo del Área Social, en que se incluye el conocimiento histórico, es el hombre y sus formas de vida, relaciones económicas, sociales, cultura..., lo que requiere integrar conocimientos de Geografía, Historia, Economía, Sociología, Antropología:

“A nivel de [sic] Educación General Básica, el área social puede considerarse como una iniciación a las Ciencias Sociales. Dentro de una perspectiva educativa se orienta más hacia

157. LEY GENERAL DE EDUCACIÓN Y DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Educación y Ciencia y Boletín General del Estado, Madrid 1976, 49-152.

158. BELTRÁN, F., *Política y reformas...*, op. cit., p. 205. LERENA, C., *Escuela, ideología...*, op. cit., pp. 274, 329, 339.

159. BOE, 8 DIC. 1970, N° 293, p. 19.960.

160. EDUCACIÓN GENERAL BÁSICA, Nueva Orientación pedagógica, en *Vida Escolar*, n° 124-126, diciembre-febrero, 1970-1971, pp. 92-117.

la formación de actitudes y criterios en los alumnos que a la memorización de hechos y situaciones concretas. Permite penetrar en el ritmo vital de la Historia, conocer a los hombres y llegar a una comprensión y explicación del presente a partir del pasado. Favorece la formación de actitudes cívicas que estimulen el sentido de pertenencia activa a la comunidad nacional e internacional y debe llegar a poner al alumno en condiciones de asumir una función de participar en la realización del bien común de los distintos grupos sociales en que se inserte”¹⁶¹.

Al margen de la “modernidad” que implica la nueva asignatura, quedan marcados los límites ideológicos típicos del periodo: el “sentido de pertenencia nacional”, conjugado ahora con el internacional; el respeto a las instituciones de la dictadura (“Reconocimiento del valor de las instituciones, las leyes y formas de vida de la comunidad nacional”) y la búsqueda del “bien común” eclesiástico que encarna el respeto del orden social existente, a través de la actualización y recuerdo de aquella utopía, tan querida por el pensamiento católico, basada en el organicismo y armonía social “de los distintos grupos”, en que no cabe el desacuerdo, el enfrentamiento y la lucha. Esta idea se ve corroborada por uno de los objetivos específicos: “Despertar y desarrollar la participación activa en la vida social con el deseo de mejorar la sociedad”, lo que nos remite al “mejoramiento” paulatino de la misma, evolucionismo muy en la línea de la propaganda del régimen y que supone evidentemente el respeto de sus bases.

Como en el caso de los anteriores Cuestionarios de Primaria de 1965, junto a las reminiscencias del “orden cultural” nacionalcatólico y contrarrevolucionario (elitismo, organicismo, culturalismo...), se reflejan nuevos criterios procedentes del pensamiento tecnócrata:

El programa de 6º de EGB, por ejemplo, se convierte en un canto a la línea del progreso con expresiones significativas: “El hombre trabaja la tierra” en Neolítico (tema 1), “La ‘Revolución’ de los siglos XIX y XX. Progresos técnicos. El trabajo: científico, industrial, agrícola...” (tema 17). “España hoy: Los planes de desarrollo económico-sociales” (tema 20), “El hombre explora el espacio” (tema 21), sin que se plantee en el programa ninguna contradicción de tipo social. A un “afán de aventura” se reduce la llegada del hombre europeo a otros continentes en el siglo XVI: “El afán de aventura: Descubrimientos. Hacia Oriente” (tema 9), “El afán de aventura. Descubrimientos. Hacia Occidente” (tema 10), “El afán de aventura: Conquistadores” (tema 12)¹⁶².

En el programa de 7º de EGB, el europeísmo se refuerza con puntos como “Contacto con Europa. El camino de Santiago” (tema 6) y se contrarresta con “Lo español frente a lo extranjero: La Guerra de la Independencia” (tema 13), lo que nos habla de la convivencia de valores viejos y nuevos.

Al programa del “Área Social”, hay que añadir lo que se denomina “subárea”, que no es otra cosa que “Educación Cívica”, es decir, el programa del “Movimiento”, en que se mezclan los las concepciones organicistas de familia, municipio y sindicato con

161. *Ibíd.*, p. 40.

162. *Ibíd.*, pp. 107-111.

valores propios de la tecnocracia expresados al modo falangista (“Europa como quehacer colectivo”), mezclas que hemos observado en otras ocasiones.

La Orden de 6 de agosto de 1971 prorroga para el Curso 1971-1972 en Primera Etapa y completa las Orientaciones Pedagógicas relativas a Educación Preescolar y Segunda Etapa de EGB¹⁶³. Estas Orientaciones son publicadas de nuevo en “Vida Escolar”¹⁶⁴. En realidad, más que una “modificación” de los programas de la Segunda Etapa, se introduce un cambio significativo: si la filosofía del programa anterior era, sobre todo, la defensa del factor religioso y cultural como motor de la historia, ahora el centro de interés, sin excluir aquél, es la Civilización Occidental y Europa. Esta civilización puede defenderse desde el punto de vista tradicional (Cristianismo) como moderno tecnocrático. En 8º Curso, por ejemplo se incluye una unidad relativa a “Civilización europea y mundo contemporáneo”: Revolución Industrial, Capitalismo, Liberalismo... Y de forma significativa una segunda unidad referida a “Las civilizaciones actuales” (mundo asiático, árabe, negro, americano) incluye un apartado sobre “Vías de modernización”, es decir, formas de asimilar la civilización occidental, que queda así identificada con “lo moderno”, con el único modelo de industrialización que garantiza esa modernidad.

Todo esto no es óbice para que en las orientaciones pedagógicas se indique que el alumno debe sustituir “el pensamiento ingenuo por otro riguroso y objetivo, evitando la simplicidad y comprendiendo la complejidad de los hechos sociales y humanos”, para conseguir “ver la dimensión total del hombre”. De nuevo la ciencia, la objetividad, el rigor... además de los tópicos pedagógicos en boga, sirven para inculcar entre otros mitos, el mito del progreso, el mito del capitalismo, y de la modernidad, el mito del régimen franquista como garante de la misma.

A través de la Orden de 14 de febrero de 1974, de la etapa ministerial de Cruz Martínez Esteruelas, se aprueban las Orientaciones Pedagógicas para la Educación Permanente de Adultos, E.P.A.¹⁶⁵, entre cuyos objetivos figuran la comprensión de “la realidad social del mundo presente y futuro”. Sin embargo, esta realidad social se ve en estos programas o bien a través del “orden cultural”, insertando al individuo en el marco nacional orgánico, como marca este Objetivo General del Área:

“Concebir la familia, la comunidad y la nación como las tres estructuras básicas en que se desenvuelve la vida social del hombre, dentro de un concierto de naciones que den una visión universalista”¹⁶⁶.

O a través del “orden tecnocrático”: el mito del progreso, que en estas orientaciones viene formulado en los Objetivos del Tercer Ciclo así:

163. BOE, 24 agosto, 1971, p. 13.805.

164. ORIENTACIONES PEDAGÓGICAS PARA EGB, aprobadas por Orden de 6 de agosto de 1971, en *Vida Escolar*, nº 128-130, abril-junio 1971, pp. 27-32.

165. LEY GENERAL DE EDUCACIÓN Y DISPOSICIONES..., op. cit., pp. 476-499.

166. *Ibidem*, p. 493.

“Valorar la realidad española actual y los sacrificios implicados hasta llegar a nuestros modos de vida, comprendiendo la interdependencia de individuos, grupos y regiones de España”¹⁶⁷.

Se trata, por tanto, de la sacralización de “nuestros modos de vida”, la sociedad de consumo, que, a toda costa, hay que valorar y mantener. Pero obsérvese que el progreso y la historia nacional se presentan como procesos imbricados e “interdependientes”: la valoración de nuestro nivel de vida nos debe hacer comprender la necesidad de la unidad de España. Dentro de este orden tecnocrático no falta tampoco la exaltación del europeísmo, de las relaciones entre España y Europa: “Europa y sus realizaciones actuales. España y Europa” (Tercera Unidad del Tercer Ciclo).

Por medio de una Orden de 25 de junio de 1974 se establecen nuevos contenidos en las Orientaciones Pedagógicas del Área Social de la segunda etapa de EGB, los relativos a Educación Cívica y Social, que eran concebidos, como sabemos, como “subárea”. Se siguen conjugando en los mismos el organicismo (familia, municipio y sindicato), con temas relativos al “Producto Nacional y la Renta Nacional” así como a los organismos internacionales¹⁶⁸. No hay por tanto aspectos novedosos respecto al pasado que destacar.

Un Decreto de 23 de enero de 1975 aprueba el Plan de Estudios de Bachillerato¹⁶⁹. En él la Historia queda integrada en el “Área social y antropológica”, entre cuyos objetivos no hay referencias a la nacionalización de la Historia, propia del “orden cultural”, sino a conceptos más “modernos” presentes en la filosofía de la LGE: convivencia, comprensión entre los pueblos, desarrollo, responsabilidad...¹⁷⁰. Resulta también evidente la mediación tanto de los valores vaticanos (convivencia y comprensión entre los hombres y pueblos, participación, responsabilidad...) y tecnocráticos, por cuanto el conocimiento de la sociedad debe facilitar el “perfeccionamiento y desarrollo” de la sociedad. Obsérvese que el conocimiento, el perfeccionamiento y desarrollo, sólo se plantea dentro de la “sociedad en que viven” (los alumnos), y que, por tanto, ésta queda legitimada, borrando la posibilidad de cualquier alternativa.

La asignatura de 1º BUP: “Historia de las Civilizaciones” (4 horas)¹⁷¹, amén de otras influencias como la de la Escuela de los Annales y del organicismo, refleja dos mitos esenciales de la Tecnocracia: el mito del eurocentrismo y el del progreso.

Primero. Eurocentrismo. Según las orientaciones que acompañan al elenco de temas, se pretende un conocimiento de las “principales civilizaciones que han ido desarrollándose paralelamente a la civilización occidental, para un mejor conocimiento de la contribución respectiva de Oriente y Occidente”, si bien estas orientaciones didácticas se atreven a anunciar la llegada “de una futura civilización universal, de la cual la de

167. *Ibidem*, p. 497.

168. BOE, 8 Julio 1974, 14.185-14.186; Ver también en LEY GENERAL DE EDUCACIÓN Y DISPOSICIONES..., op. cit., pp. 526-527.

169. LEY GENERAL Y DISPOSICIONES..., op. cit., pp. 621 y ss.

170. *Ibidem*, p. 622.

171. *Ibidem*, pp. 660-662.

Occidente será probablemente la base”. Como Occidente será la base, el tema 28 anuncia “Las grandes aportaciones de Occidente: las ciencias jurídicas, el pensamiento filosófico, la organización política”. Mientras, no se habla de “aportaciones” de las demás. La formulación del tema 24 –“La expansión del mundo occidental. Imperialismo y colonialismo”– tiende a justificar el Imperialismo como “expansión”. De hecho, la filosofía que acompaña al programa es la de la expansión de esta civilización: después de ver los fundamentos (Grecia), a Roma se le añade una “función difusora” (visión orgánica y funcionalista de los pueblos), luego vienen los “descubrimientos” geográficos y “su influencia en la Historia Universal”, el imperialismo se ve como una “expansión” natural, para llegar al final al bloque VIII titulado “Hacia una civilización occidental”.

Segundo. El progreso. La idea de progreso, dentro de la tradición escocesa, tiene también un camino marcado, único: “revolución neolítica” que conduce a “las altas culturas” de Egipto y Mesopotamia, la “revolución científica” del Barroco, las “transformaciones económicas” contemporáneas y, al final, “el auge de la ciencia y de la técnica” (tema 31). Y todo ha ocurrido también naturalmente.

El programa de 3º BUP, “Geografía e Historia de España y de los Países Hispánicos” (4 horas)¹⁷², además de los prejuicios nacionalistas, organicistas y biologicistas que asoman en la concepción de la historia de España, desde el punto de vista social, es clara también la influencia de la tecnocracia, muy especialmente en la visión de la Edad Contemporánea española. Ésta es vista como una época caracterizada por las “dificultades de modernización”, es decir de acomodación al Occidente capitalista, a Europa, volviendo al viejo planteamiento nacionalista propio de la Generación del 98 y del regeneracionismo. En todo este periodo el Sexenio Revolucionario se caracteriza por el “liberalismo radical”, mientras la Restauración es contemplada como un periodo de “articulación política”, con lo que nos situamos de nuevo en esa nostalgia liberal conservadora, alimentada también por la historiografía del momento, además de por ciertas actitudes políticas próximas al monarquismo. A partir de la crisis de la monarquía constitucional de Alfonso XIII, todos los “nuevos planteamientos de la vida española” (Dictadura, República, “El nuevo Estado”) son considerados como “intentos de recuperación”, pero de todos ellos sólo uno, el “Estado nuevo”, supone la solución definitiva: “La España del desarrollo” (tema 41, Geografía), punto de llegada único, la culminación de todo el proceso.

La tecnocracia de esta manera busca sus raíces en cierto regeneracionismo de la Restauración. El mito del progreso y del desarrollo propios de aquélla, se conjugan perfectamente con la nostalgia liberal de tradición monárquica (recordar el Duque de Maura, Francisco Mira) y con la visión “whig” de la historia que ansía un régimen de equilibrio, que articule y posibilite el desarrollo frente a cualquier “radicalismo”. Pero esta posición coincide también con el “neocanovismo” que inspira a ciertos sectores del “aperturaismo” en los estertores del régimen de Franco¹⁷³.

172. *Ibidem*, pp. 663-666.

173. SAN MIGUEL, L.G., *Teoría de la Transición*, Madrid, 1973. Este autor señala que personajes como Manuel Fraga propugnaban un régimen similar a la Restauración: gobierno fuerte nombrado por

El programa de “Formación Política, Social y Económica”¹⁷⁴ de 2º y 3º de BUP, como suele ser habitual, tiende a reforzar esta perspectiva, al plantearse entre sus objetivos, el “conocimiento de la evolución histórica de las unidades que integran la estructura socioeconómica y política como presupuesto necesario para su comprensión y análisis de la actualidad”. A esto hay que añadir, los típicos desplazamientos semánticos de esta asignatura, presentes en la misma desde los años sesenta y que hablan de “participación política”..., que hay que unir a la “España del desarrollo” del programa de Geografía e Historia.

La LGE, no significa el triunfo de la “ciencia”, sino el mantenimiento de mitos de distinto origen. Algunos de ellos, sustancialmente los vinculados al nacionalismo, han sido puestos en evidencia por algunos autores¹⁷⁵. Nosotros hemos insistido aquí en identificar los mitos de carácter social que se detectan en los programas que a estas alturas del franquismo son sustancialmente los de la Tecnocracia (capitalismo como modelo único, desarrollo, progreso, Europa, régimen político “whig”, no “radical” que lo garantice) y los del Vaticano II (participación, solidaridad, bien común, convivencia...). Se ha completado la segunda fase de la “sisactía”: el descargo, siempre incompleto, del fardo nacionalcatólico. Pero se impone el fardo tecnocrático, que impide el desarrollo de la ciencia historiográfica o de una historia alternativa, es decir, que cuestiona mitos asociados con la contemplación del capitalismo y del modelo occidental de “modernización” e industrialización como un modelo único, natural y necesario.

Estos programas de EGB y BUP van a estar vigentes, con ligeras modificaciones, durante buena parte de la Transición. También va a ser difícil encontrar en los manuales de EGB o BUP una historia que borre definitivamente mitos de uno u otro signo. En ellos comprobaremos que el desarrollo capitalista y las instituciones que en el momento del cambio político español se consideran imprescindibles para asentar un régimen que lo garantice (Monarquía, Iglesia, Ejército...), se convierten en auténticos tabúes. Son los tabúes con que se identifican ciertos “grupos de presión” de la Transición que han estudiado ciertos autores¹⁷⁶, a los que en los años del consenso no conviene molestar. Pero es posible que el fracaso de una historia alternativa tenga que ver con el éxito que tiene el franquismo en la socialización, porque “supo cambiar las estrategias”¹⁷⁷, y consiguió ampliar las bases sociales con las que contaba en un principio¹⁷⁸.

el Rey, sufragio inorgánico para elegir un Parlamento bicameral, legalización de partidos de la izquierda “moderada”...

174. LEY GENERAL DE EDUCACIÓN Y DISPOSICIONES..., op. cit., pp. 667-668.

175. LÓPEZ FACAL, R., “La nación ocultada...”, op. cit., pp. 120-149; LÓPEZ FACAL, R., “El nacionalismo español...”, op. cit., pp. 122-128; CUESTA, R., *Clio...*, op. cit., 74 y ss.

176. MELLA MÁRQUEZ, Manuel, “Los grupos de presión en la transición española”, en J.F. TEZANOS, R. COTARELO, A. de Blas (eds.), *La transición democrática española*, Editorial Sistema, Madrid, 1993, pp. 149-181, explica la trascendencia de “grupos de presión” como las organizaciones empresariales y sindicatos, las Fuerzas Armadas, la Iglesia Católica... en la Transición.

177. FERNÁNDEZ SORIA, J.M., *Educación, socialización...*, op. cit., p. 215.

178. MOLINERO, Carme y YSÁS, Pere, “Historia social de la época franquista. Una aproximación”, en *Historia Social*, nº 30 (Especial franquismo), Madrid, 1998, pp. 133-154, explican el proceso de ampliación de las bases sociales del franquismo: apoyo burgués, de las clases medias e incluso de sectores importantes de las clases trabajadoras.

4. Legitimación del capitalismo y del modelo de industrialización occidental en los manuales de historia franquistas

También en los manuales de historia vamos a comprobar cómo los temores y reticencias respecto al Capitalismo, procedentes del pensamiento contrarrevolucionario (temor a la modernidad, utopía retroactiva) o falangista (“revolución), van a ser superadas, antes incluso que en los Programas, por la mentalidad tecnócrata que, confía en el progreso y mira de frente al futuro.

4.1. *El “anticapitalismo” de FET y de las JONS*

Los manuales de FEN, que expresan el pensamiento del Partido Único, mantienen, en principio, un mensaje anticapitalista y antiburgués. Algunos manuales como “Lecciones para las Flechas” achacan al Liberalismo económico la indiferencia por “lo que sea más conveniente para la economía de la Patria”(es decir, por el olvido del “todo” nacional), y al Capitalismo la acumulación “entre unas cuantas manos privilegiadas” de la riqueza (sentimiento “antiburgués”) y “la miseria para una gran mayoría de familias que antes podían vivir holgadamente”. Existían, según este manual, jornaleros antes del establecimiento de una economía liberal, pero entonces “el patrono se consideraba ligado a ellos, no solamente por la frialdad de la nómina, sino por una obligación moral y religiosa”¹⁷⁹. El “anticapitalismo” de FET y de las JONS no es una fórmula nueva. Por dos razones: primero porque la idealización del pasado que lleva impresa hace que el mensaje pueda ser compartido por el Tradicionalismo: recordemos la diferencia marcada entre Capitalismo (propiedad privada) y plutocracia (asociada al Liberalismo); y, segundo, por plantear las relaciones sociales no como una cuestión de estructuras y de dominio o explotación, sino como una cuestión moral, lo que denota el origen eclesial del mensaje. De nuevo, ausencia de un discurso falangista propio y “revolucionario”.

La idea de que la injusticia social procede de un déficit moral y no de la explotación son confirmadas por otros manuales del Partido Único¹⁸⁰. Estas superposiciones (radicalismo en la expresión, pensamiento eclesial de fondo) son debidas a que este “partido de partidos” que es Falange, no ha elaborado una doctrina propia sobre el Capitalismo. La Iglesia y el Tradicionalismo son su fuente de inspiración. Se observa también que, en última instancia, lo que preocupa es la aparición de un proletariado

179. SECCIÓN FEMENINA, *Formación Política. Lecciones para las Flechas*, I.G. Magerit, Madrid, s.f, pp. 113-114.

180. SECCIÓN FEMENINA, *Formación Política. Quinto Curso Bachillerato. Interpretación política de la historia*, Madrid, 1955, pp. 62-63, identifica al Liberalismo económico y al capitalismo con “la injusticia social”, pero, a su vez, esta injusticia se vincula sistemáticamente a conceptos morales como el hecho de que la “materialización de la vida” que sigue al capitalismo, “va despojando al hombre de su contenido sobrenatural”.

consciente, es decir la lucha de clases (el miedo a la revolución), más que las injusticias en sí¹⁸¹. El mensaje supuestamente radical, antiburgués y revolucionario está mediatizado por una idealización del pasado, coincidente con el mensaje reaccionario del Tradicionalismo, y por el miedo también reaccionario a la conciencia obrera, a la lucha de clases y a la revolución.

Ya en la época de la Tecnocracia algunos manuales del “Movimiento” mantienen el mismo discurso idealizador del pasado, incluso envuelto a veces en un lenguaje de origen marxista. Según esta visión, en primer lugar, en la economía artesana, “el trabajador era dueño de los medios de producción”, mientras que con el Capitalismo la burguesía es la propietaria de los “medios de producción” y de los beneficios, por lo que “nacen grandes acumulaciones de capital” y en el campo la liberalización de la tierra hizo la vida del campesino “cada vez más difícil”. En segundo lugar sigue la preocupación más que por cualquier situación social por el peligro de expansión del socialismo:

“Precisamente en este sector[proletariado agrícola] es en el que empezaron a prender las doctrinas socialistas”¹⁸².

La preocupación constante es la aparición del socialismo, del movimiento obrero: utiliza algunos términos marxistas, cuando su motivo de preocupación es el mismo socialismo.

Pero hay otra contradicción. En la época de la Tecnocracia, no hay un rechazo de los cambios acarreados por la Revolución Industrial, e incluso podemos encontrar la afirmación implícita de que el Capitalismo es capaz de repartir bienes:

“La revolución industrial, que ensanchó el campo de aprovechamiento de las riquezas naturales, creó nuevos bienes, que legaron a un número mayor de individuos para su disfrute”¹⁸³.

En este periodo el lenguaje anticapitalista de los manuales de FEN, que empiezan a hablar de “Revolución industrial”, se desinfla, pierde su “radicalidad” y ya no reivindica la vuelta a un pasado idealizado, sino la corrección del Capitalismo, a través de una mayor intervención del Estado. Para ello es necesario distinguir más netamente entre el Liberalismo económico que se considera fracasado y el Capitalismo, como sistema viable cuando éste es corregido.

“El fracaso político y social del liberalismo, motivó que posteriormente los Estados tomaran en consideración ineludible la necesidad de intervenir en la vida económica y laboral.

181. SECCIÓN FEMENINA, *Formación Política. Texto de Nacionalsindicalismo, 4º Curso*, Sección Femenina de FET y de las JONS, Madrid, 1955?, p. 39, hila los conceptos de Capitalismo y lucha de clases: indica que el Liberalismo económico “necesitó del capitalismo como instrumento, y su última consecuencia, la lucha de clases”.

182. SECCIÓN FEMENINA, *Formación Político-Social y Cívica. Enseñanza Primaria. Sexto Curso*, Editorial Almena, Madrid, 1969, pp. 20-23

183. *Ibidem*, p. 20.

De esta manera comenzaron a establecerse medidas de protección para el obrero, así como leyes laborales orientadas hacia una justicia social, a la vez que le impulsaban, en lugar de continuar anclados en la idea ingenua y errónea de la ‘libertad individual’ proclamada solamente por los papeles y los discursos de los políticos./ La evolución de la condición social del trabajador ha llevado, según nos muestra la historia, una directriz que podríamos calificar como de ‘liberación y de justicia’. Todavía (...) constituye un problema (...) llegar a una situación de auténtica justicia social que armonice y confiera auténtica estabilidad de la sociedad. Pero no puede olvidarse el considerable avance que ha experimentado la situación del mundo laboral con relación a anteriores etapas históricas”¹⁸⁴.

El autor se sitúa en la senda del progreso y del “avance” social proporcionado por el desarrollo capitalista, proponiendo, eso sí, una corrección del mismo con la intervención estatal. Algunos, asumiendo la defensa de la propiedad privada y de la empresa capitalista, concretan más el carácter de esta corrección que debe ejercer el Estado frente al “individualismo liberal” para “garantizar la igualdad de oportunidades” (otro mito de la Tecnocracia):

“en primer lugar, cuando falta la iniciativa privada; en segundo lugar, cuando lo exigen los intereses superiores de la nación”¹⁸⁵.

Es el reconocimiento del principio de subsidiariedad del Estado frente a la empresa privada.

A la vez que va desapareciendo la idealización del pasado, vinculado al trabajo artesanal, se considera que la industria moderna, basada en la división del trabajo de la empresa capitalista, supone un grado de perfeccionamiento respecto a aquél¹⁸⁶. Lo único que se propone, frente a la deshumanización que acarrea la especialización y la cadena de montaje –lo que no impide ver este sistema como una muestra de la “solidaridad humana”–, una “rotación en las tareas que se desempeñan en las fábricas”¹⁸⁷. Esta propuesta nos conduce de nuevo a la confirmación del sistema capitalista. Los manuales de FEN de la época de la Tecnocracia, por tanto, abandonan los ensueños anticapitalistas y antiburgueses y manifiestan un mayor pragmatismo, aceptando explícitamente que “hay que moverse” en el terreno de la economía moderna y capitalista, aunque puedan aparecer algunas reservas respecto a lo que debería ser¹⁸⁸.

En resumen, el “anticapitalismo” de los manuales de FEN, no ha sido nunca revolucionario. En los manuales de los primeros años, porque el lenguaje radical que los

184. FERRER, A., *Estructura social y política*, 5º Bachillerato, Doncel, Madrid, 1973, pp. 47-49.

185. BORRAJO, E., *Política Social II, Sexto Curso Bachiller*, Doncel, Madrid, 1974, pp. 19, 28-29

186. Por eso, VIGIL, F., *Vida Social*, 2º Bachillerato, FEN, Madrid, Doncel, 1969, pp. 49-50, relaciona la división del trabajo con el perfeccionamiento respecto a la sociedad artesanal, pues supone “lograr una mayor seguridad para la vida del hombre”.

187. FERNÁNDEZ CARVAJAL, R., *La Sociedad y el Estado*, FEN, 3º Curso Bachiller, Doncel, Madrid, 1970, pp. 28-29.

188. FERRER, A., 5º BACH, 1973, p. 170, indica que, aunque se crea en una Europa “más noble” y menos movida por los negocios y el Capital, “en ese terreno hay que moverse”: es decir, en el del capitalismo.

acompaña está contaminado de la utopía retroactiva tradicionalista, que mira atrás y por el pensamiento moralista eclesial que no reconoce al Capitalismo como un sistema de explotación. En los manuales del periodo tecnócrata, porque se suman al Capitalismo como algo inevitable y necesario, proponiendo la corrección, dentro de un papel meramente subsidiario con respecto a la empresa privada. La domesticada Falange es incapaz de construir un discurso autónomo con respecto al del propio régimen: el de los años 50 se acomoda más al discurso de la Autarquía y aspira a un capitalismo de marca nacional; el de los años 60 y 70 se acomoda más al del desarrollismo capitalista.

4.2. *El capitalismo según el pensamiento contrarrevolucionario: el temor a la modernidad*

La perspectiva contrarrevolucionaria del Capitalismo se refleja en los manuales de Primaria y los correspondientes a los primeros planes de Bachiller. El tratamiento del Capitalismo en los manuales de Primaria es muy simple, puesto que en una historia narrativa, política y militar como la que les es característica, no cabe mucha información sobre el tema. Sobre la Revolución Industrial o el Capitalismo es difícil encontrar información: las reticencias a la “modernidad” se imponen por la ausencia de referencias a la misma, por omisión. Otros, que obedecen a redacciones anteriores a 1936, hacen mención al “progreso nacional”, a los “descubrimientos” científicos y técnicos o a los “grandes inventos” contemporáneos, sin citar en ningún momento el concepto de revolución industrial¹⁸⁹. En los manuales de nuevo cuño nacidos con el propio régimen, o hay una breve referencia a los “descubrimientos”¹⁹⁰, o la información es nula: no podía ser de otra manera en unos manuales reaccionarios que hacen una valoración negativa de la contemporaneidad.

Sin embargo, a partir de los años 60, ya se van abriendo algunas páginas al ferrocarril¹⁹¹, o hablan con más entusiasmo de los progresos modernos, “que hacen que los países se relacionen más, se conozcan y hagan más internacionales sus costumbres, sus ciudades, sus trajes”¹⁹², o señalan que los “grandes adelantos” del siglo XX “son superiores a los que podrían registrarse desde el origen de la Humanidad hasta 1900”¹⁹³. Es

189. DALMAU CARLES, J., *Enciclopedia Cíclico-Pedagógica. Grado Medio de los Cursos Graduados de Primera Enseñanza*, Dalmáu Carles-Plá, Gerona-Madrid, 1953, p. 392; SERRANO DE HARO, A., *España es así*, Escuela Española, Madrid, 1963, pp. 268-270. También el manual para maestros de SOLANA, E., *Historia de España. Completada y puesta al día por Escuela Española*, Madrid, 1941, pp. 182-184.

190. INSTITUTO DE ESPAÑA, *Manual de Historia de España. Primer Grado*, Gráficas Aldús, Madrid, 1939, p. 71.

191. SM, *Historia de España. Grado Elemental (Apropiada para la clase de Ingreso)*, Ediciones S.M, Madrid, 1962, p. 109.

192. GUZMÁN, P., *Enciclopedia Promoción Cultural de Adultos (masculina)*, Nutesa, Madrid, 1965, p. 121.

193. EQUIPO CULTURAL DE SADER, *Pequeña Universidad. Temas y Lecciones desarrolladas de Educación Continua de Adultos en el Ciclo “Pequeña Universidad”*, SADER-MEC, Dirección General de Enseñanza Primaria, Madrid, 1967, p. 191.

decir, los manuales empiezan a compartir el entusiasmo por el progreso técnico que es típico, aunque no específico de la Tecnocracia.

El sistema capitalista en ningún momento queda cuestionado, ni siquiera nominalmente, como en los manuales de FEN de los primeros años. En ocasiones, el sistema capitalista no se nomina así, ni se cuestiona el “progreso” a él asociado. Simplemente se confirma, como un proceso derivado de la artesanía de una forma natural y cuyos defectos se dan ya por superados a través de un cierto intervencionismo estatal:

“El progreso técnico y la cuestión social. Durante el presente siglo, los grandes inventos han transformado por completo las formas de trabajo y ello ha planteado la llamada “cuestión social”. / Los pequeños talleres donde el patrono se entendía directa y amistosamente con sus obreros, han desaparecido casi en absoluto, y han sido sustituidos por otros en los que a veces trabajan miles de obreros y multitud de máquinas. / Este progreso técnico ha traído como consecuencia la desavenencia entre patronos y obreros, y el Estado se ha visto precisado a intervenir para poner las cosas en su punto y a dar a cada uno lo que en derecho le corresponde”¹⁹⁴.

En los manuales de **Bachillerato** vamos a comprobar igualmente que el sistema económico capitalista, puede omitirse, pero nunca se pone en cuestión. En los primeros planes, los que se corresponden con la Autarquía (1938, 1953), que miran a espejos anteriores a la contemporaneidad, tienen menos interés por la explicación de los avances, inventos y progresos contemporáneos y reflejan en buena medida el pensamiento eclesial sobre el tema. Por el contrario, a partir del Plan de 1957 y muy especialmente el de 1967, reflejo del pensamiento tecnócrata, manifiestan un más claro entusiasmo por esos aspectos.

Los manuales de los dos primeros planes reflejan en buena medida el pensamiento contrarrevolucionario eclesial. Efectivamente, los manuales del **Plan de Bachillerato de 1938**, conceden poca trascendencia al modelo de industrialización occidental y al Capitalismo, puesto que en ellos la historia es entendida ante todo como el desenvolvimiento de valores espirituales y patrióticos. Pero eso no impide la defensa del modelo de industrialización capitalista occidental. En manuales muy apegados al integrista eclesial, podemos encontrar argumentos semejantes a los que proliferarán en la época tecnócrata: la concepción del Capitalismo como algo natural y necesario. El manual de las Escuelas Pías, por ejemplo, al explicar el “industrialismo” contemporáneo (no se emplea el término “revolución industrial”), considera el modelo de industrialización seguido en Occidente (concentración de capitales, “gran número de obreros”, las “grandes empresas”) y el orden social que de este modelo se deriva, no sólo como algo necesario, sino como algo “natural”:

“Industrialismo. Desarrollo industrial y comercial. Los grandes inventos de fines del pasado siglo, desarrollados y aplicados en toda su amplitud en el actual, han dado un increíble

194. ÁLVAREZ, A., *Enciclopedia intuitiva, sintética práctica, Grado de Iniciación Profesional*, Miñón, Valladolid, 1971, p. 819.

impulso a la industria, a las vías de comunicación y a la agricultura, revolucionando la economía. La facilidad de exportación y traslado para el consumo y el empleo de máquinas han ocasionado la gran producción, para la que es preciso disponer de ingentes e inagotables capitales, inmensas materias primas, gran número de obreros, de donde por natural consecuencia ha adquirido la máxima importancia las grandes empresas de fábricas, compañías ferroviarias y navieras, almacenes, bancos para el movimiento de los capitales. En estas grandes fábricas y empresas se agrupan miles de obreros que constituyen el llamado proletariado”¹⁹⁵.

Los manuales del Plan de Bachillerato de 1953-1954, también relatan los progresos científicos y técnicos del siglo XIX y XX, cuya creación algunos atribuyen a Dios “para el mayor provecho y bienestar de la Humanidad”¹⁹⁶. El progreso, los avances técnicos suelen presentarse con entusiasmo y en un sentido absoluto, es decir sin relativizar esos conceptos con referencias a las consecuencias sociales más negativas, aunque se expresen con términos más arcaicos como “desarrollo de la economía nacional” y el “constante aumento” de la industria española en los siglos XIX y XX¹⁹⁷, “maquinismo” y de los “inventos admirables” que han posibilitado la sustitución de “la mano del hombre por la máquina”¹⁹⁸. En otras ocasiones se mezclan términos más arcaicos como “oleada de prosperidad”, “avances técnicos” agrícolas, con el moderno término de “revolución industrial” para referirse a las mejoras técnicas en comercio y la banca que imponen un nuevo ritmo de crecimiento¹⁹⁹, pero siempre con el mismo sentido absoluto. El término “revolución industrial” se utiliza en muy pocas ocasiones. Por tanto, a pesar de la opinión negativa sobre el desarrollo político de los siglos XIX y XX que suelen reflejar estos manuales (antiliberalismo), se valoran positivamente estos “progresos” y “avances” que se entienden de forma absoluta según fórmula que ya conocemos, es decir, sin relativizar las consecuencias para los distintos grupos sociales.

Los matices que se ponen al “progreso” no son de orden social, sino de orden religioso y moral. J. L. Asián Peña, por ejemplo, no pone en duda que “el Capitalismo, (...) impulsa el progreso y es su más directo beneficio”, lamentando, no obstante que “la ciencia resuelve muchos problemas, pero crea muchas dudas y entibia el sentimiento religioso”²⁰⁰. Edelvives avisa de que el progreso construye, pero también pue-

195. EP. TEXTOS, *Compendio de Historia Universal de la Civilización, Cuarto Curso*, Editorial Bibliográfica Española, Madrid, s.f., p. 199.

196. CASTRO, J.R., *Historia del Arte y de la Cultura. Quinto Curso*, Librería General, Zaragoza, 1954, pp. 277-292.

197. VICENS, J. y SOBREQUÉS, S., *Historia y Geografía de España, Primer Curso Bachiller Laboral*, Teide, Barcelona, 1958, p. 58.

198. EDELVIVES, *Historia Moderna y Contemporánea, 4º Bachiller*, Ed. Luis Vives, Zaragoza, 1958, p. 190.

199. VICENS, J. y SOBREQUÉS, S., *Ágora. Curso de Historia Mundial II. Edades Moderna y Contemporánea, 4º Bachiller*, Teide, Barcelona, 1955, p. 116.

200. ASIÁN PEÑA, J.L., *Nociones de Historia. Edades Moderna y Contemporánea*, Bosch, Barcelona, 1954, pp. 333-334.

de destruir “si unos sólidos principios religiosos no encauzan todos esos progresos materiales a la felicidad del hombre”²⁰¹. Otros, dentro de un conservadurismo que remite al deseo de compaginar progreso y tradición, típica del pensamiento “whig”, formulan que el progreso debe respetar la tradición para no dar “un salto en el vacío, con grave peligro de provocar revoluciones y guerras intestinas”²⁰².

El Capitalismo no se considera nunca un sistema de explotación. La injusticia es vista, siguiendo las pautas del pensamiento eclesial, como “abuso”, inmoralidad, y pecado. Edelvives, por ejemplo, explica “los abusos de los capitalistas”, por la inhibición del Estado y “la avaricia de los ricos y de los empresarios” que realizaban contratos “al margen de los principios cristianos”²⁰³. En otras ocasiones ni siquiera se pone en entredicho los problemas sociales que acarrea la inhibición del Estado²⁰⁴.

Podemos resumir los principales presupuestos del pensamiento contrarrevolucionario eclesial sobre el Capitalismo: primero, no es considerado como un sistema de explotación; segundo, se atribuyen al Capitalismo y al progreso contemporáneo daños colaterales de orden moral y religioso (erosión de la fe, del sentimiento religioso); tercero, y más importante, las injusticias sociales que el Capitalismo acarrea, no se atribuyen al sistema en sí, ni a la distribución de la propiedad, concepto siempre oculto, sino a los “abusos”, entendidos como defectos morales de los capitalistas, al pecado. Se abre así la puerta para legitimar la única solución válida para hacerles frente y que analizaremos después: el tercerismo eclesial, la Doctrina Social de la Iglesia.

4.3. *El capitalismo según la tecnocracia: un fenómeno natural*

La historia regulada en el Plan de Bachillerato de 1957 significa, como hemos visto, la continuidad respecto al plan anterior. Sin embargo, algunos de sus manuales empiezan a reflejar los cambios experimentados por España en los años 60, la nueva filosofía del pensamiento tecnócrata de las nuevas elites del poder. La principal discontinuidad respecto al pasado es la mayor extensión y entusiasmo con que se recogen los cambios económicos de los siglos XIX y XX, los “progresos” de las ciencias, las técnicas y medios de comunicación, el “maquinismo” (se sigue evitando generalmente la expresión “revolución industrial”) y el “desenvolvimiento del capitalismo”, dentro del tema exigido por el programa titulado “La civilización contemporánea”.

Desde el punto de vista del significado, ya no sólo se considera liberadora la alternativa tercerista de origen falangista o clerical: también a través del Capitalismo puede lograrse la liberación, la mejora, la emancipación, el progreso... el Capitalismo en sí mismo empieza a ser modelo de liberación del hombre, desde el punto de vista mate-

201. EDELVIVES 4º Bach., 1958, pp. 191-192.

202. VICENS, J. y SOBREQUÉS, S., 1º Bach. Lab., 1958, p. 4.

203. EDELVIVES 4º Bach., 1958, p. 191.

204. Por ejemplo J. CASTRO, 5º Bach., 1954, p. 276, o ASIÁN PEÑA, 4º Bach., 1954, p. 173 resumen la doctrina de Adam Smith señalando que para él el trabajo es la verdadera “fuente de riqueza”.

rial, económico, social e incluso político. J.J Arenaza y Fermín Gastaminza de 4º de Bachiller, además de explicar los “extraordinarios progresos técnicos”, científicos y transportes, al tratar el tema del “maquinismo” y del Capitalismo, presenta algunos matices que suponen la introducción de un pensamiento claramente influenciado por la tecnocracia:

En primer lugar, la identificación del “gran desarrollo económico” con la aparición de grandes empresas “levantadas por sociedades industriales”, que presupone este modelo capitalista como único y necesario: entre las consecuencias del maquinismo se cita “la creación del capitalismo y la gran industria, debido a lo costoso de las máquinas e instalaciones”. El capitalismo es, por tanto, “consecuencia de la revolución industrial y del maquinismo”, resultado “natural” de esa mecanización, que excluye cualquier otra alternativa. Es la fórmula determinista según la cual los cambios técnicos requieren necesariamente un modo concreto de organización social: el capitalista.

En segundo lugar, la simulación de una uniformización social como consecuencia de la aparición de una sociedad de consumo, simulación que parte del argumento de que el abaratamiento de los productos hace que éstos lleguen a un “mayor número de consumidores y uniformando, hasta cierto grado, la vida de la sociedad”. Es la defensa de la ecuación: capitalismo = sociedad de consumo.

En tercer lugar, la simulación de la capacidad del Capitalismo de liberación de la clase trabajadora, ya que “las ingentes cantidades de riqueza creadas por el maquinismo van siendo mejor repartidas y repercuten en el nivel de vida de todos los habitantes”. Es decir, se defiende la ecuación desarrollo capitalista = reparto de riqueza.

En cuarto lugar, la idea de que la automatización, además de aumentar los rendimientos, intensificar el comercio, sustituye “en gran parte al trabajo manual del obrero” de tal forma que “el hombre ni siquiera tendrá que manejar las máquinas”: se simula, por tanto, que la máquina sólo libera y que permite “un mayor desarrollo democrático”. Es la justificación de la ecuación: mecanismo y organización del trabajo que aporta el Capitalismo = ocio, tiempo libre.

En quinto lugar, la simulación de la existencia de varios tipos de capitalismo: “el capitalismo estatal” socialista en que “el Estado se convierte en el más inhumano de los empresarios”, el “capitalismo liberal, más propio del siglo XIX y de los comienzos del XX” que “tiene en cuenta sólo la ley de la oferta y la demanda y trata de conseguir los máximos beneficios explotando inhumanamente al obrero”; un “capitalismo social” de contenido cristiano que hace “partícipes de los beneficios” a los obreros; y el “capitalismo popular”, en que los obreros son “a la vez obreros y capitalistas”, por la participación de las acciones. En definitiva, la supuesta existencia de distintos tipos de capitalismo es ocasión para incluir al socialismo como el más “inhumano” de los capitalismo y, sobre todo, para simular la desaparición del “capitalismo liberal”, considerado como algo propio del pasado y ya superado²⁰⁵.

205. Ver todos estos contenidos en ARENAZA, J.J. y GASTAMINZA, F., *Historia Universal y de España, 4º Curso*, SM, Madrid, 1965, pp. 286-290.

En buena medida este entusiasmo es compartido también por otros manuales del plan que nos ocupa. J.I. Tejedor, además de contar con entusiasmo los progresos técnicos y científicos, comparte algunos valores con el anterior manual²⁰⁶. El mito de la igualdad de oportunidades lo expresa este autor de la siguiente forma:

“Así ha surgido una nueva sociedad, basada sobre todo en la técnica y en la especialización, las dos principales caracterizadoras de la actual estructura social y, rigurosamente hablando, las únicas barreras en la clasificación de sus elementos integrantes”²⁰⁷.

Es decir, se simula que lo que diferencia las clases no es la posesión de los bienes de producción, sino la posesión del conocimiento y de la técnica, lo que implícitamente significa que, una vez poseídas, pueden romperse todas las barreras sociales, base conceptual de lo que es el mito de la “igualdad de oportunidades”. También el Padre J.I. Fernández Marco J.I. comparte los valores que venimos mencionando, entre ellos la existencia de un “capitalismo obrero”, el que propone la Iglesia²⁰⁸.

La gran lección que empiezan a enseñar de forma implícita o explícita estos manuales es que las facetas injustas del capitalismo, son cosas pertenecientes al pasado. Que el Capitalismo ha sido un sistema capaz de corregirse a sí mismo, limitando las injusticias, y que en la actualidad, frente al “capitalismo de estado” del socialismo totalitario, es un sistema que garantiza el progreso técnico, el aumento progresivo del nivel de vida, el consumo en masa y a todos los grupos sociales, la mejora de las condiciones laborales en el campo y en la ciudad, la emancipación social a través de la igualdad de oportunidades –puesto que las únicas barreras existentes entre los grupos sociales son las del conocimiento técnico– e incluso la emancipación política, es decir la ecuación capitalismo = democracia, que años más tarde hará célebre a Francis Fukuyama. El capitalismo adquiere un valor, que se añade a la Doctrina Social de la Iglesia, hasta ahora la única fórmula capaz de garantizar la caridad, la justicia, la paz y armonía social inspirada en la fraternidad cristiana.

206. TEJEDOR, J.I., *Historia Universal. Cuarto Curso*, Ediciones Jover, Barcelona, 1968, pp. 270-274: Presenta el Capitalismo como resultado necesario del maquinismo, la gran industria “exige para su instalación y puesta en marcha enormes capitales iniciales”, capitalismo como “régimen económico característico de nuestra Edad contemporánea”; simula el aumento de la “capacidad adquisitiva de todos los grupos sociales”, la capacidad emancipadora del capitalismo, por cuanto permite “el mejoramiento de los salarios y de las penosas y duras condiciones en numerosos casos de los trabajadores”; el taylorismo se entiende como actitud “pasiva” del trabajador, “particularmente si la máquina realiza lo más esencial del trabajo”. La capacidad liberadora del capitalismo se traduce también en la “emancipación política-sufragio universal, instrucción, etc.” y la “emancipación económica” a través del aumento salarial, seguros, etc.

207. *Ibidem*, p. 270.

208. FERNÁNDEZ MARCO, J.I., *Historia Universal. Cuarto Curso*, Editorial Hechos y Dichos, Zaragoza, 1962, 276, 278-281: Entre otras ideas expone, que para la constitución de la gran industria “fueron necesarios grandes capitales iniciales”; que “el enriquecimiento inmediato de las naciones pareció demostrar lo acertado del sistema”; que la “población obrera (...) con ayuda de la máquina, efectúa su trabajo en condiciones menos duras y agotadoras”. Distingue también diversos tipos de capitalismo: el Liberalismo económico, el de los plutócratas del que habla en pasado; el Capitalismo del “régimen totalitario” (Socialismo) y el “capitalismo obrero” estimulado por la Iglesia.

Los manuales del Plan de Bachillerato de 1967, no hacen sino confirmar las tendencias apuntadas en los manuales del plan anterior, los principios y la visión tecnócrata de la Revolución Industrial y del Capitalismo. Varios son los prismas a través de los cuales estos manuales contemplan estos dos procesos históricos:

En primer lugar, es bastante común presentar el maquinismo, la “verdadera revolución agrícola, industrial y social”, como consecuencia de los “progresos técnicos” que son los que “dan lugar” a esos cambios económicos²⁰⁹. Por lo tanto, los cambios económicos, tal y como se produjeron (modelo de industrialización occidental, gran empresa...), ya están determinados de antemano por los inventos y por el desarrollo técnico. Se acentúa así la idea de que la revolución industrial (tal y como se produjo) fue una exigencia, una necesidad. La misma idea determinista, que supone la existencia de un único camino necesario, una única vía o modelo de desarrollo se refleja en numerosas ocasiones²¹⁰.

En segundo lugar, domina también la visión economicista y deshumanizada de las transformaciones producidas en la agricultura, los medios de comunicación o la industria, el maquinismo. De esta manera los “avances”, “progresos”, “mejoras” que acompañan a las transformaciones económicas de los siglos XIX y XX se entienden en su sentido absoluto, al margen de condiciones y consecuencias sociales, confirmando el modelo de industrialización occidental²¹¹. En ocasiones se sacraliza el mencionado modelo atribuyéndole “fundamento científico”²¹². En otras ocasiones pueden utilizar los argumentos de autoridad procedentes de la ciencia historiográfica para legitimar la necesidad de ciertos procesos históricos como la denominada “revolución agrícola” inglesa, minusvalorando además los efectos sociales de la misma, que son atribuidos además a causas impersonales²¹³. La ciencia, dentro de los parámetros tecnócratas, se

209. FERNÁNDEZ, A. y ORTEGA, R., *Demos II. Historia Universal Moderna y Contemporánea. Cuarto Curso de Bachillerato*, Vicens Vives, Barcelona, 1972, p. 199.

210. BAGUÉ, E. y VICENS, J., *Ars. Historia del Arte y de la Cultura, 6º Bachiller*, Teide, Barcelona, 1974, p. 221, considera la gran industria como “consecuencia del desarrollo del maquinismo”. TEJEDOR, J.L., *Historia Moderna y Contemporánea Universal y de España, 4º Bachiller*, Editorial Casals, Barcelona, 1970, p. 237, señala que “el progreso científico y técnico del siglo XIX vino a iniciar una gran expansión económica”.

211. BLASCO CEA, J., *Historia Moderna y Contemporánea Universal y de España, 4º Bachillerato*, Editorial Bruño, 1969, pp. 102-103 habla del aumento de la producción agrícola, la “mejora de los campos”, o la extensión del maquinismo, los grandes inventos o el aumento de la producción industrial... sin otras referencias sociales FERNÁNDEZ, A. y ORTEGA, R., 4º Bach., 1972, pp. 199-200, se limita a señalar los cambios técnicos en la agricultura en el siglo XIX, los “avances” y “progresos” de los medios de comunicación y sus ventajas, los avances industriales, mientras las consecuencias sociales de la industrialización son analizados en otro punto, como si no guardaran relación.

212. GASTAMINZA, F. y ARENAZA, I., *Historia de España y Universal, 4º Bachiller*, Editorial SM, Madrid, 1970, pp. 149-150, habla de la “revolución agrícola e industrial y su fundamento científico”: explica cómo se multiplica la producción, pero no hace mención a ninguna implicación social de esos cambios ni en el campo ni en la ciudad.

213. MONTERO, J. y REVUELTA, J.M., *Historia del Mundo Contemporáneo, COU*, Bruño-Magisterio Español, Madrid, 1975, pp. 97-98, siguiendo a Niveau considera esta revolución como “una de las condiciones que el proceso de la industrialización requiere”, es decir como un proceso absolutamente nece-

convierte en principal legitimador de todo el proceso de industrialización. El economicismo puede llegar en algunos casos a reconocer ciertos efectos sociales negativos del proceso de industrialización, que en todo caso se supeditan a otros efectos positivos de la misma. Es el argumento que reconoce que durante la Revolución industrial en Inglaterra los campesinos hacinados en los suburbios industriales ingleses no mejoraron su nivel de vida,

“pero sus necesidades de alimentos estimularon la comercialización de la agricultura, y su demanda de bienes de consumo ayudó a crear un mercado interior para la propia producción industrial”²¹⁴.

Sólo algunos manuales como el de Oriol Vergés relativizan el progreso, cuando hablan del progreso mismo, y de los cambios y progresos derivados del desarrollo industrial:

“por desgracia, estos adelantos se aplicaron a una mínima parte de la humanidad (...) y asimismo, en Europa y América del Norte, las clases trabajadoras sólo participaron de algunos beneficios”²¹⁵.

En tercer lugar, lo mismo que de la Revolución Industrial, también se ofrece la imagen de que el sistema capitalista estaba determinado de antemano por la gran industria: la necesidad de capitales para las nuevas industrias, determina la aparición de las grandes empresas y la banca, como si esa vía que conduce hacia el presente hubiera sido la única posible y necesaria:

“El nuevo sistema industrial exigía también un nuevo sistema financiero y comercial. Las primeras grandes sociedades anónimas se formaron a causa de la necesidad de grandes capitales para la construcción de ferrocarriles. Se crearon Bancos de carácter internacional y en lugar de las tradicionales ferias, el comercio se concentró en Bolsas especializadas”²¹⁶.

El argumento sobre la “necesidad” de creación de bancos y grandes empresas, derivada y determinada por el propio maquinismo, se repite con mucha frecuencia, tanto

sario, en el que se resaltan los cambios técnicos (cercamientos, nuevas especies agrícolas, mecanización...) mientras minimiza las consecuencias sociales: sólo indica que los pequeños propietarios y jornaleros “se vieron obligados a emigrar a los núcleos urbanos”, como si detrás no hubiera ninguna acción concreta realizada por alguien concreto.

214. SALVAT, M. (dir.), *La tierra y sus límites. Geografía física, económica, histórica*, Salvat, Pamplona, 1967, p. 316. Concluye con entusiasmo que “la sociedad británica había sido empujada vigorosamente por la senda de la industrialización”, de tal forma que “resulta difícil imaginar que esta situación pudiera ser reversible”.

215. VERGÉS, O., *Cives. Historia Moderna y Contemporánea, 4º Curso Bachillerato*, Teide, Barcelona, 1970, p. 242.

216. FERNÁNDEZ, A. y ORTEGA, R., 4º Bach., 1972, pp. 200-201.

en los manuales más vinculados al integrista católico, como en los más estrictamente identificados con valores tecnocráticos²¹⁷. Expresiones de este tipo, contribuyen a confirmar la idea de que, como sabemos ha señalado Pierre Bourdieu, el Capitalismo es un sistema natural, al que abocan una serie de circunstancias.

En cuarto lugar, se ofrece una definición liviana del capitalismo, que tiende a ocultar los procedimientos que le son propios. Podemos encontrarlo definido como “el régimen económico que concede al capital prioridad sobre el trabajo y la técnica”²¹⁸, como “régimen económico fundado en el predominio del capital como elemento de producción y creador de riqueza”²¹⁹. Puede atribuirse el hundimiento de los talleres artesanales no a la competencia impuesta por la gran fábrica, sino a la incapacidad de los mismos talleres²²⁰. El mismo efecto de ocultación se produce cuando se señala que con la gran expansión económica los pequeños talleres “se transforman en grandes fábricas levantadas por sociedades industriales con fuertes capitales”²²¹. Así también puede darse la sensación de que la emigración del campo a la ciudad en la Inglaterra del siglo XVIII, se dio de forma espontánea, puesto que no se explica convenientemente la privatización de comunales o la ruina de los campesinos. Se obvian por ejemplo los métodos utilizados por la burguesía y aristocracia en ese proceso de concentración de la propiedad de la tierra que se presenta como una exigencia natural²²². Se da a entender también que la emigración del campo es un fenómeno casi espontáneo, sin que se relacione con lo ocurrido en el campo:

“La revolución industrial [en Inglaterra] trajo consigo inmensas transformaciones sociales. Surgió una clase de ricos industriales y una mano de obra abundante que despoblaba los campos y se aglomeraba en las ciudades”²²³.

Esa sensación de espontaneidad en la emigración es bastante frecuente, y puede ser atribuida al crecimiento de la población:

217. TEJEDOR, J.I., 4º Bach., 1970, p. 238, señala que la gran industria “ exige para su instalación y puesta en marcha enormes capitales iniciales”. BLASCO, J., CEA, 4º Bach., 1969, p. 168, señala que “para lograr estas realizaciones (de la Revolución Industrial) fue preciso contar con grandes ‘capitales’ lo cual fue posible mediante la creación de Bancos y de Bolsas de valores”. BAGUÉ, E. y VICENS, J., 6º Bach., 1974, p. 221, que para montar la gran industria “era preciso poseer grandes capitales”.

218. SAÍZ CONDE, V. y ARENAZA, J.J., *Historia del Arte y de la Cultura, 6º Bachiller*, Editorial SM, Madrid, 1975, p. 209.

219. BLASCO, J., CEA, 4º Bach., 1969, p. 11. GASTAMINZA, F. y ARENAZA, I., 4º Bach., 1970, p. 242, como “el predominio de los que poseen el capital sobre los que poseen la técnica o el trabajo”.

220. Según VERGÉS, O., 4º Bach., 1970, pp. 121-122, desde el siglo XVII, los talleres, “cada vez tenían menos posibilidades económicas por no poder dar abasto a la creciente demanda de productos”.

221. GASTAMINZA, F. y ARENAZA, I., 4º Bach., 1970, pp. 241-242.

222. FERNÁNDEZ, A. y ORTEGA, R., 4º Bach., 1972, p. 117, explica las “mejoras técnicas” del campo inglés, porque la puesta en cultivo de nuevas tierras “exigía capitales que sólo tenían los señores y los grandes burgueses”, lo que produjo la ruina de los pequeños propietarios y “por tanto una concentración de la riqueza agrícola”.

223. *Ibíd.*, p. 118.

“Consecuencia del aumento de la población fue el crecimiento de las ciudades. Las gentes emigraban en busca de trabajo y de mayor bienestar”²²⁴.

O cuando se hace derivar la emigración rural de factores tan impersonales e imprecisos como el crecimiento industrial, la mecanización del campo, “la inseguridad y el poco rendimiento que el campesino obtiene de su trabajo”, “los lastres del minifundio y del latifundio”, las “mayores posibilidades” de todo tipo ofrecidas por la ciudad. Siempre se ocultan decisiones y el drama humano que encierran estos procesos. Por el contrario, se presenta la emigración como una apertura de “mayores posibilidades educativas, profesionales, asistenciales y de todo orden que se encuentran en las grandes ciudades”²²⁵. Es decir, como una muestra más del progreso que a todos los niveles aporta el nuevo sistema económico.

En quinto lugar, también podemos encontrar frecuentemente definiciones livianas del Liberalismo económico de Adam Smith, en que no se resaltan las consecuencias sociales de la aplicación de la mencionada doctrina²²⁶. Pero cuando se citan, aunque sólo sea brevemente, se hace entender, hablando siempre en pasado, que éste fue un sistema decimonónico, un sistema injusto ya superado. Y se habla de superación tanto de las condiciones de los obreros del siglo XIX como de las luchas de clases que las acompañaron²²⁷. De nuevo se confirma y legitima el presente, visto como un avance y demostración del progreso ocasionado por el sistema.

Estas ideas se reafirman cuando, como en los manuales del plan anterior, se señala la existencia de distintos tipos de capitalismo. Es lo que hacen algunos manuales, al hablar del “capitalismo liberal, más propio del siglo XIX y principios del XX” y que “tiene sólo en cuenta la ley de la oferta y la demanda y trata de conseguir los máximos beneficios aunque sea explotando inhumanamente a los obreros”, frente a un “capitalismo social”, el “capitalismo popular”, en el que incluye empresas como “Wolswa-

224. BLASCO, J., CEA, 4º Bach., 1969, p. 165.

225. MONTERO, J. y REVUELTA, J.M., COU, 1975, pp. 416-417.

226. TEJEDOR, J.I., 4º Bach., 1970, p. 149, lo define como el sistema en que “el trabajo humano es la verdadera y fundamental fuente de riqueza”. SÁIZ CONDE, V. y ARENAZA, J.J., 6º Bach., 1975, p. 191 y BAGUÉ-VICENS, 6º Bach., 1974, p. 206, como el sistema que da prioridad a la industria y al comercio, en que el Estado permanece impasible y se regula por “leyes naturales” la ley de la oferta y la demanda. VERGÉS, O., 4º Bach., 1970, p. 153, indica que este autor “atacaba la protección del Estado a la industria” y que afirmaba que el progreso económico se estimulaba por la ley de la oferta y la demanda.

227. Para BLASCO CEA, J., 4º Bach., 1969, p. 167, el liberalismo “del siglo XIX” era un “sistema injusto” por dejar a los obreros en “condiciones muy desfavorables” FERNÁNDEZ, A. y ORTEGA, R., 4º Bach., 1972, p. 199, que “la relación entre obreros y patronos fue una cuestión privada hasta bien entrado el siglo” XIX y “sin ninguna ayuda del Estado, el trabajo del obrero era duro”. MONTERO, J. y REVUELTA, J.M., COU, 1975, p. 109, afirma que la doctrina del Liberalismo económico, “se vio acompañada de un extraordinario auge de producción de bienes”, pero que no demostró “la pretendida autorregulación del mercado”, trajo crisis periódicas y con ellas paro y miseria y “ocasionaba una desigualdad tal que la competencia libre desaparecía y ocasionaba graves perjuicios a amplios grupos sociales”.

gen” y en España “Alfa” o “Lambretta”²²⁸. Incluso autores como Oriol Vergés, que tiene una mayor sensibilidad social, reafirma la idea de los problemas sociales como algo propio del pasado al comentar una foto en que aparecen obreros rusos en una cantina. El uso del tiempo imperfecto no hace sino reafirmar el valor del capitalismo actual, simulando la desaparición de esos problemas que se citan:

“Las condiciones de vida de los obreros en el siglo pasado eran lamentables; los empresarios en plena industrialización sacrificaban al trabajador, en cuanto a sueldo y horas de trabajo, en beneficio propio o de la empresa”²²⁹.

En sexto lugar, no faltan todavía interpretaciones moralistas, procedentes del pensamiento eclesial, de los problemas sociales y otros enfoques que también conocemos como considerar que los peligros del sistema se derivan de las crisis. Moral y crisis se convierten así en dos chivos expiatorios del sistema capitalista. De esta manera, no es el Capitalismo, ni el sistema de propiedad, ni las estructuras que genera el que impide el desarrollo del proletariado, sino los defectos morales, como el “afán de lujo”, de algunos burgueses²³⁰. A ese argumento moral, propio del pensamiento contrarrevolucionario añade sin solución de continuidad el argumento típico de la Tecnocracia, según el cual los problemas sociales no los ocasiona el sistema capitalista, sino la crisis económica:

“Fundado en los principios de libertad económica, afán de lucro, libre concurrencia y propiedad privada de los medios de producción, cayó en los peligros del sistema: la crisis de superproducción que provocaban el paro o la huelga, la anarquía económica, el monopolio, la irregular distribución de la renta”²³¹.

En séptimo lugar, no sólo no se minimizan o desvían los problemas sociales ocasionados por el Capitalismo, sino que en ocasiones se destacan sus ventajas y virtudes, localizadas en el modelo americano, que supuestamente eleva a los trabajadores americanos a la condición de accionistas o “a la propiedad de la empresa, mediante el regalo de acciones”, en el modelo único y ejemplar:

“La realidad es que en el capitalismo más avanzado (tipo USA) se ha elevado el nivel de los trabajadores como en ningún otro país ni época y que se han reducido las diferencias de fortuna aunque sigan siendo aún considerables”²³².

Es el modelo americano que implícitamente muestra el autor deseos de extender. Pero otros autores parecen ver esos efectos beneficiosos del Capitalismo, no sólo en el

228. SAÍZ CONDE, V. y ARENAZA, J.J., 6º Bach., 1975, pp. 209-210. GASTAMINZA, F. y ARENAZA, I., 4º Bach., 1970, p. 242, señala también esos tipos de capitalismo y del “capitalismo liberal” señala que es “característico del siglo XIX” y “trata de conseguir los máximos beneficios para el capital”.

229. VERGÉS, O., 4º Bach., 1970, p. 242.

230. GASTAMINZA, F. y ARENAZA, I., 4º Bach., 1970, p. 237.

231. *Ibidem*, p. 242.

232. MONTERO, J. y REVUELTA, J.M., COU, 1975, pp. 373-374.

modelo americano, sino en el Capitalismo en general, por cuanto garantiza el “crecimiento de la capacidad adquisitiva de todos los grupos sociales” o, la “creación de un mayor bienestar material”²³³. Este argumento sobre la extensión de consumo sin más consideraciones se repite con frecuencia²³⁴, como también es frecuente el argumento comparativo con la situación anterior a la revolución industrial:

“La expansión económica ha hecho que el hombre pueda disfrutar de una serie de posibilidades con las que no podía soñar el hombre dominado por una economía cerrada”²³⁵.

En octavo lugar, se puede defender también la ideología tecnócrata y sus portadores, los tecnócratas, como hacen J. Montero y J.M. Revuelta, para los que la tecnocracia “se caracteriza por la ausencia de toda ideología en aras de un pragmatismo radical”, por no ligarse a “cualquier ideología concreta”, ni producir “una ideología propia”: los tecnócratas, por tanto, están por encima de los conflictos ideológicos que han caracterizado los dos últimos siglos y tienen la virtud de garantizar el progreso, a pesar de lo cual algunos escritores “les atacan violentamente”²³⁶. Lo que se oculta es precisamente que esos “nuevos intelectuales” del siglo XX, sí obedecen a una ideología: la capitalista.

En los manuales de este plan, podemos encontrar reminiscencias moralistas del pasado, que atribuyen los problemas sociales del Capitalismo al “abuso”, “afán de lucro” del capitalista (a cuestiones morales, no al sistema en sí), pero, sobre todo, se acentúa el mecanismo mental tecnócrata, presente ya en los manuales del plan anterior, según el cual el Capitalismo adquiere valor en sí mismo y capacidades suficientes para resolver problemas o garantizar progreso y bienestar a la población.

Ese universo mental se basa esencialmente en el determinismo, al considerar la revolución industrial como efecto directo y necesario de los inventos técnicos y científicos y, a la vez, la concentración de capitales como efecto necesario de la existencia de grandes industrias. Por lo tanto se está considerando el modelo de industrialización llevado a cabo en Occidente, conducente a la gran empresa, como el único posible²³⁷. Determinismo también a la hora de considerar la “revolución agraria” como fenómeno imprescindible para explicar la revolución industrial (aumento de producción agraria, emigración), cuando ese capitalismo agrario en buena medida fue un fracaso y la industria no pudo absorber todos los brazos desheredados del campo²³⁸.

A él acompañan, primero, el economicismo y deshumanización de la historia, la ocultación de los procedimientos del capitalismo y de sus representantes, que conduce a suponer que en la Revolución industrial, los talleres se convierten en fábricas o

233. TEJEDOR, J.I., 4º Bach., 1970, p. 238.

234. BLASCO CEA, J., 4º Bach., 1969, p. 168: como consecuencia de la producción en masa “los precios estuvieron al alcance de las clases más necesitadas y el nivel de vida subió”.

235. *Ibidem*, p. 167.

236. MONTERO, J. y REVUELTA, J.M., COU, 1975, pp. 382-384.

237. FONTANA, J., *Introducción al estudio...*, pp. 154-156, cuestiona los tópicos que se han mantenido sobre este punto: necesidad de la concentración empresarial, la idea de que la fábrica fuera el sustituto del taller, sino heredero arquitectónico de la cárcel...

238. *Ibidem*, pp. 107-109.

que la emigración del campo a la ciudad se produjo de forma espontánea: no se reconoce detrás de estos procesos la presencia del burgués urbano o agrario o del aristócrata, ni al capitalismo como sistema de explotación. Segundo, la simulación de que el “capitalismo liberal” decimonónico como modelo superado y sustituido por otros tipos de capitalismo: social, popular, de Estado “moderado”. Y tercero, la simulación de generalización de beneficios aportados por el capitalismo: bienestar, igualdad de oportunidades, educación, consumo, mejoras constantes, progreso... mientras es frecuente atribuir las consecuencias negativas del Capitalismo a la “crisis económica” (el Capitalismo es un sistema bueno, pero sufre crisis).

4.4. *LGE: mantenimiento de mitos y dificultades de la ciencia*

Como es habitual, la implantación de la LGE no va a significar cambios radicales con respecto a los planes anteriores. Incluso se puede decir que algunas de las deformaciones que introduce el pensamiento tecnócrata no sólo se mantienen, sino que se acentúan en los mismos manuales que, en cambio y progresivamente, van abandonando los planteamientos autoritarios y reflejando un espíritu progresivamente liberal, especialmente en coincidencia con la Transición política, sistema a cuyos valores estos manuales se acomodan. Los autores de manuales –y sus respectivas editoriales–, siempre acomodaticios y poco dados a la independencia científica de criterio, cambian el discurso político de la misma manera que mantienen incólume el mensaje sobre el Capitalismo: sólo algunos manuales empiezan a cambiar de perspectiva. Esto es así porque, a pesar del cambio político, tanto las estructuras como el sistema económico, se mantienen²³⁹.

Con respecto al Capitalismo, tanto antes como después de la muerte de Franco, y tanto en EGB, como FP o BUP, encontramos los mismos prejuicios y suposiciones vistos hasta ahora. Encontramos, en primer lugar, la visión determinista que caracteriza a estos manuales, que supone el origen y desarrollo del Capitalismo como un proceso natural e impersonal y, por tanto, poco conflictivo y sin ninguna implicación social. Como una mera cuestión de eficacia, se describe a los más pequeños, el surgimiento de la fábrica:

“En los talleres había pocos operarios y escasas máquinas; el trabajo era lento, y el producto, allí elaborado resultaba caro./ Por eso han sido sustituidas por las fábricas”²⁴⁰.

239. TEZANOS, J.F., “Modernización y cambio social en España”, en J.F. TEZANOS, R. COTARELO, A. de Blas (eds.), *La Transición democrática española*, Ed. Sistema, Madrid, 1993, pp. 63-115, estudia los cambios sociales habidos en España durante la Transición y el mantenimiento de una estructura socioeconómica esencial; MELLA MÁRQUEZ, M., “Los grupos de presión”..., op. cit., pp. 149-155: la Transición como proceso de acomodación los grupos de presión y poderes fácticos preexistentes, entre ellos los empresarios, al nuevo sistema político, proceso que en el caso de los empresarios no se completa hasta 1981 tras el intento de golpe de Estado.

240. ÁLVAREZ, A. y otros, *Nuestro Mundo. Tratamiento globalizado de los tópicos del Área de Experiencia. Libro de consulta. Tercer Nivel EGB*, Miñón, Valladolid, 1972, p. 109. VÁZQUEZ, J. y otros, *Ciencias Sociales*,

Se mantiene también el argumento determinista sobre la necesidad de concentración de capital, que a veces llega a justificar como necesario el predominio del capital:

“Pero las fábricas y las máquinas no podían crearse sin la inversión de grandes capitales. Esta necesidad hizo que el capital llegara a considerarse como el factor esencial de la producción, con predominio sobre la técnica y el trabajo”²⁴¹.

Con matices, este determinismo –el modelo capitalista occidental como necesario– es muy frecuente en los manuales, sea a través de preguntas retóricas planteadas a los alumnos que requieren una respuesta implícita²⁴², o a través de narraciones que no argumentan nada, como si se tratara de un mecanismo de generación espontánea: “surgieron en buena parte de Europa y de América del Norte potentes concentraciones industriales” o “surgió la gran industria con poderosas empresas que poseían y movían enormes sumas de dinero”²⁴³. Quizá la mejor demostración de la visión determinista del origen del Capitalismo, que hace que lo veamos como un producto natural, resultado de exigencias y necesidades, casi dando lugar a una nueva estructura orgánica funcional, en que todos los elementos (empresa, banca, capital...) parecen integrarse perfectamente, es la que ofrece el manual de la Editorial Vicens Vives de 1º de BUP:

“La civilización industrial exige una nueva forma de organizar el trabajo: al artesano (...) le sustituye el obrero (...). Estas fábricas grandes exigen para su puesta en marcha grandes inversiones de dinero (...) Surge así para reunir el dinero necesario, la empresa capitalista./ Al principio una fábrica y sus máquinas pertenecen a una familia. Luego, a medida que se complica la estructura de la producción, se necesita la acumulación del dinero de muchos individuos. La forma más corriente de empresa capitalista es la ‘Sociedad Anónima’. El capital o dinero de la empresa se reúne por la aportación de muchas personas (...)/ Los bancos (...) no hacen otra cosa que guardar en depósito el ahorro de los particulares (...) prestan dinero a las empresas que lo necesitan y obtiene por ese préstamo un beneficio o interés (...) compran y venden acciones en la bolsa e incluso crean sus propias empresas. Su poder es grande. Su apoyo puede salvar un negocio en dificultades (...)”²⁴⁴.

La visión del Capitalismo como necesidad natural, así como la justificación de sus ventajas se mantienen en los manuales mucho más allá del final de la Dictadura ²⁴⁵.

^{8º} EGB, Prima Luce, Madrid, 1974, p. 119: explica el taylorismo como “organización racional del trabajo” y “factor del progreso industrial”, cuya finalidad era “lograr una mayor productividad, un mayor rendimiento en el trabajo con menos esfuerzo, con menos coste y en un mínimo tiempo”.

241. RASTRILLA, J., *Historia Universal y de España. El Mundo Contemporáneo*, 8º EGB, Ediciones S.M, Madrid, 1975, p. 53. VÁZQUEZ, J. y otros, 8º EGB, 1974, p. 122: “La construcción de ferrocarriles y canales exigía fuertes inversiones de dinero, que los Estados no podían soportar por sí mismos”.

242. ROIG, J. y otros, *Orbe. Área Social. Geografía e Historia*. 7º EGB. *Cuaderno de fichas*, Vicens Vives-Vicens Básica, Barcelona, 1974, p. 314: “¿Por qué surgen en este tiempo los bancos y las grandes organizaciones financieras?”.

243. GURI, A., *Historia de las Civilizaciones*, 1º BUP, Everest, León, 1976, pp. 152-153.

244. FERNÁNDEZ, A. y otros, *Occidente, Historia de las Civilizaciones*, 1º BUP, Vicens Vives, Barcelona, 1975, pp. 199-200.

245. ALZU, J.L. y PARRA, J.M., *Ciencias Sociales*, 8º EGB, Madrid, Mangold, 1984, p. 63: “La Revolución industrial hizo posible el triunfo del ‘Gran Capitalismo’ (...) El Capitalismo también impulsó el

En segundo lugar, se mantienen la definición liviana del sistema capitalista, como “el predominio de los que tienen el capital sobre los que poseen la técnica o el trabajo”²⁴⁶, que conduce a la ocultación de las condiciones sociales de los más débiles y de las causas reales que las causan, a una evidente deshumanización de la historia. Esta deshumanización se acentúa con el estilo impersonal que encontramos en algunos textos, como el de Anaya de 5º de EGB, que achaca la desaparición de los talleres a la “expansión de la industria”, explica la disminución de los jornales por la aparición de la máquina y el “exceso de mano de obra”, ocasionado porque, como si de un proceso espontáneo se tratase, “los artesanos y campesinos habían acudido a trabajar a las fábricas”²⁴⁷. El mismo sentido tiene la pregunta de algún manual didácticamente más avanzado:

“¿Por qué la máquina arruinó a los artesanos?”²⁴⁸.

Esa deshumanización está relacionada también con la descripción economicista, muy frecuente, que sólo está interesada por el crecimiento de la producción o las mejoras técnicas en la agricultura, la industria o el comercio, al margen de circunstancias y consecuencias sociales²⁴⁹.

En tercer lugar, perdura la idea de que los problemas de los obreros son cuestiones del pasado. Este argumento puede ir unido a la minimización del problema, ocultación del movimiento obrero, o la atribución de toda iniciativa de “solución” del problema al poder constituido. El manual de Anaya de 5º de EGB, por ejemplo, señala como aspectos negativos de la industrialización “el desnivel de vida entre las clases enriquecidas y las trabajadoras”:

“Se trabajaban muchas horas y los salarios eran bajos, situación que no se remedió hasta que a últimos de siglo, los gobiernos empezaron a preocuparse y se crearon los seguros de accidente, enfermedades, retiro, etc.”²⁵⁰.

Puede concederse al trabajador en el marco del sistema liberal la supuesta capacidad de aceptar o rechazar un trabajo²⁵¹, simulando un sistema poco problemático, pero, sobre todo, propio del pasado ya superado, por lo que se sigue recurriendo al tiempo imperfecto:

“El Estado debía limitarse a ‘contemplar impasible’ la libre competencia”²⁵².

desarrollo de los bancos que concedían préstamos a los industriales a cambio de un interés. Este nuevo capitalismo financiero contribuyó a la expansión de la industria y al progreso de la economía”.

246. RASTRILLA, J., 8º EGB, 1975, p. 53; GURI, A., 1º BUP, 1976, p. 153, lo define por el predominio del “dinero, el capital, frente a los demás elementos de la producción”

247. ANAYA, *Ciencia y Hombre. Área Social*, 5º EGB, Anaya, Madrid, 1976, pp. 248-249.

248. ROIG, J. y otros, 7º EGB, 1974, p. 315.

249. Es lo que hace, por ejemplo RASTRILLA, J., 8º EGB, 1975, pp. 12-13. GARMENDIA, J.A. y RASTRILLA, J., *Formación Humanística 1, FP I*, Ediciones S.M., Madrid, 1976, pp. 177-178, insiste en que la revolución técnica “provocó” la transformación del taller en la fábrica.

250. ANAYA, 5º EGB, 1976, p. 250

251. GALLEGO, A. y otros, *Historia de las Civilizaciones*, 1º BUP, Magisterio, Madrid, 1976, p. 237, señala que el empresario pone condiciones y el “trabajador puede aceptarlas o no”.

252. RASTRILLA, J., 7º EGB, 1975, pp. 12-13.

La legitimación del presente simulando la superación de los problemas del Liberalismo decimonónico es muy frecuente y tiene una larga vida²⁵³ y puede estar acompañada de la idea, que también hemos visto reflejada en los manuales de planes anteriores, según la cual existen distintos tipos de Capitalismo, de los cuales el Liberal ya es inexistente²⁵⁴. Uno de los argumentos más completos en este punto lo ofrece J.M. Revuelta. Su relato está organizado de tal manera que se ofrece la impresión de mejora progresiva, superación del Liberalismo económico, de que con el sistema capitalista, gracias a la democracia y los sindicatos, los obreros “consiguieron hacer valer sus reivindicaciones”: es el sistema definitivo²⁵⁵, que estamos, como dirá más adelante Francis Fukuyama, ante el final de la historia.

En cuarto lugar, al no reconocerse al Capitalismo como un sistema de explotación, sigue presente la idea de que “los peligros del sistema” eran las “crisis de superproducción, que provocaban el paro o la huelga, la anarquía, el monopolio y la irregular distribución de la renta” (argumento técnico) o que “el afán de lucro de la burguesía” (déficit moral) era el que “impidió a los asalariados –campesinos, obreros– el acceso a un nivel de vida correlativo con el progreso económico”²⁵⁶. Esta idea sobre la crisis es compartida por muchos manuales:

“En los momentos de expansión los beneficios de la empresa son altos y todos los obreros tienen trabajo; en los momentos de crisis todos se perjudican (...) y el paro obrero se convierte en un problema agobiante. Así pues la economía de la civilización industrial, como la de otras etapas de la historia, presenta, al lado de aspectos positivos, otros negativos”²⁵⁷.

La enseñanza está clara: el Capitalismo en sí, cuando funciona con normalidad, no es problemático, los aspectos negativos del Capitalismo se relacionan exclusivamente con los momentos de crisis. De otra parte, es evidente el derrotismo y resignación que

253. CORONAS, L. y GÓMEZ, R., *Mundo Y Sociedad*, 8º EGB, Magisterio, Madrid, 1985, p. 24, también hace una descripción del Liberalismo Económico como un hecho del pasado: “Los liberales insistían en que, para respetar la libertad del individuo, el Estado tenía que intervenir lo menos posible”; RODRÍGUEZ GORDILLO, J.M. y otros, *Códice. Historia de las Civilizaciones y del Arte*, 1º BUP, Bruño, Madrid, 1978, pp. 239-240, indica que con el sistema del Liberalismo económico, por ejemplo eran los empresarios los que “fijaban a su antojo los sueldos”.

254. GARMENDIA, J.A. y RASTRILLA, J., *Historia de las Civilizaciones*, 1º BUP, S.M, Madrid, 1975, pp. 302-304, distingue diversos tipos de capitalismo: el capitalismo liberal y el socialismo –“especie de capitalismo estatal” o como “forma radical del capitalismo”– son definidos como “posturas extremas” y se, inclinan los autores por el “Capitalismo popular” por ser el “sistema más justo y humano [que] está muy de acuerdo con la doctrina social de la Iglesia”.

255. REVUELTA, J.M., *Historia del Mundo Contemporáneo*, COU, Magisterio, Madrid, 1978, pp. 132-133.

256. RASTRILLA, J., 8º EGB, 1975, pp. 53-54.

257. FERNÁNDEZ, A. y otros, 1º BUP, 1975, p. 200. También para REVUELTA, J.M., COU, 1978, p. 132, aunque el Liberalismo es capaz de garantizar “un extraordinario auge en la producción de bienes”, es incapaz de autorregular el mercado: “El paso a una economía de libre competencia sin límites concluyó en crisis periódicas que acarrearón el paro obrero masivo y la miseria de la gran masa de la población”; ver también VÁZQUEZ GÓMEZ, J. y otros, 8º EGB, p. 121.

se trasmite a los alumnos al considerar que el Capitalismo presenta problemas, como cualquier otro sistema, como demuestra la historia: es inútil buscar un sistema mejor, es inútil la utopía.

En quinto lugar, podemos encontrar afirmaciones favorables a los tecnócratas y el supuesto final de las ideologías²⁵⁸.

En sexto lugar, se magnifican con muy pocos matices los beneficios del Capitalismo. Sea exaltando el progreso, bajo cuya perspectiva se ve la historia, según los presupuestos trazados por la Escuela Escocesa desde el siglo XVIII²⁵⁹, o simulando una supuesta asociación entre la máquina y “el hombre”(entendido en abstracto, no de forma real), en que la primera ayuda al segundo, sin destacar ningún efecto negativo de la máquina:

“Las máquinas, ayudando al hombre, permitieron aumentar en mucho la rapidez en la producción”²⁶⁰.

Puede simularse que con el desarrollo y la técnica, se ha producido una homogeneización social, incluso a nivel planetario, disolviéndose en una redacción absolutamente optimista, las desigualdades entre grupos sociales y entre el mundo desarrollado y subdesarrollado:

“se ha producido en todo el mundo una elevación del nivel de vida y un deseo de conseguir y disfrutar de una serie de artículos y formas de vida reservadas antes a las clases más poderosas”²⁶¹.

“Los clientes de la industria ya no son los grandes magnates, sino las gentes humildes, ya que los bajos precios de las mercancías inglesas las ponen al alcance de casi todo el mundo”²⁶².

Cualquier problema generado por el capitalismo queda minimizado (los monopolios por la intervención del Estado nacionalizando o haciendo concesiones a diversas compañías²⁶³), y, a la vez, superado, incluso en nombre de la necesidad y la practicidad: el supuesto “inconveniente mayor” del taylorismo es que “el operario no llega a sentir la satisfacción humana de haber realizado un trabajo completo”:

258. REVUELTA, J.M., COU, 1978, pp. 350-351: mantiene literalmente las afirmaciones del manual de 1975 en que colabora esta autor con J. Montero.

259. ANAYA, 5º EGB, 1976, p. 241, hace una interpretación de la historia, una nueva narración de la historia, acompañada de imágenes de laboratorios, scanner, medicinas..., desde el punto de vista del progreso “logrado por el hombre, desde la adquisición de las primitivas técnicas (...) hasta la aplicación de los descubrimientos científicos”, que “han ejercido enorme influencia en el modo de vivir de los hombres”: no hay otro planteamiento.

260. GURI, A., 1º BUP, 1976, p. 152.

261. ANAYA, 5º EGB, 1976, p. 251.

262. FERNÁNDEZ, J.J. y GARCÍA, G., *Mundo y Sociedad*, 7º EGB, SM, Madrid, 1980, p. 285.

263. VÁZQUEZ GÓMEZ, J. y otros, 8º EGB, 1974, p. 123.

“Pero, actualmente, ya se ha superado este recelo, y se comprende que es difícil que un hombre pueda hacerlo todo, y es más práctico dominar bien una parte del trabajo a realizar”²⁶⁴.

En ocasiones los beneficios pueden ser expresados a través de la negación de la concentración de capitales y la desaparición de la pequeña empresa, de tal forma que se rebate, sin decirlo, la Ley de Acumulación del Capital de Carlos Marx²⁶⁵. La explicación del Capitalismo se convierte, por tanto, en ocasión de crítica al Marxismo.

Se siguen cantando las excelencias del modelo económico estadounidense, no sólo las del presente, sino las que el sistema tiene previsto ofrecer en el futuro, como la “cogestión” de las empresas por empresarios y trabajadores²⁶⁶. Esta promesa de futuro, consolida evidentemente el sistema capitalista y supone el abandono definitivo de aquella utopía retroactiva, propia del pensamiento nacionalcatólico y falangista. Ya ha dejado de mirarse atrás para mirar adelante: es, sin duda el principal cambio en el sentido histórico del tiempo que ofrece la Tecnocracia.

Queda confirmada la idea que adelantábamos anteriormente: a partir de la aprobación de la LGE, no sólo no desaparecen los mitos tecnócratas, sino que incluso se añaden argumentos que la reafirman. Sólo en algunos manuales de estos planes, poco a poco se reflejan otras prácticas, que nos hablan de la desaparición, nunca definitiva, de los prejuicios mencionados hasta el momento, tendentes a legitimar el sistema capitalista. Es decir, empiezan a aparecer expresiones más neutras, que no chocan de forma tan exagerada con la historiografía científica. Por ejemplo la definición más o menos extensa de la doctrina de Adam Smith, y de sus propuestas expuestas de forma neutra, que, sin expresar juicios de valor, ya no identifican el Liberalismo económico como un sistema del pasado²⁶⁷. Se empieza a expresar también con más realismo el sistema competitivo capitalista, la lucha por la supervivencia, la tendencia a la concentración, al monopolio y a los pactos entre las grandes empresas²⁶⁸. A considerar también con más objetividad los principios del Capitalismo, como la desigualdad en la distribución

264. *Ibidem*, p. 120.

265. Para GALLEGU, J.A. y otros, 1º BUP, 1976, pp. 268-269: la gran empresa “no impide” que subsistan los talleres y tiendas, que, por el contrario, “se multiplican”. Las grandes empresas las consideran estos autores “en su mayor parte” sociedades por acciones, el “capitalismo popular”: a ello añade que “las grandes empresas se caracterizan además por la racionalización de todo su trabajo”: el mito de la racionalización de la Tecnocracia.

266. REVUELTA, J.M., COU, 1978, pp. 311-312: repite literalmente los comentarios sobre “el capitalismo más avanzado (tipo USA)”, que veíamos en su manual de 1975, y las características que supuestamente le acompañan: elevación del nivel de los trabajadores “como en ningún otro país ni época”, reparto del capital en “grandes masas de la población”, “regalo de acciones”, la “afluencia”, el “poder de compra discrecional”, el “poder del consumidor”, ...mientras la “cogestión (...) está aún en período de experimentación y no pasa de ser una hipótesis de trabajo”.

267. VERGÉS, O., *Historia de las Civilizaciones, 1º BUP*, Teide, Barcelona, 1975, p. 321; BALANZÁ, M. y otros, *Ibérica. Geografía e Historia de España y de los Países Hispánicos, 3º BUP*, Vicens, Vives, Barcelona, 1979, p. 170; CALERO, A. y otros, *Historia del Mundo Contemporáneo COU*, Bruño, Madrid, 1978, pp. 92-93.

268. MARTÍN, J. y otros, *Historia de las Civilizaciones, 1º BUP*, Editorial Silos, Madrid, 1978, p. 198.

de la riqueza o la acumulación de capital²⁶⁹. A reconocer el sistema capitalista como un sistema de explotación, en que el precio del “obrero impersonalizado” es un precio más²⁷⁰. A considerar la Tecnocracia como una ideología²⁷¹. O a humanizar más la historia, de tal forma que además de fotos sobre inventos, el ferrocarril o exposiciones universales, se recogen testimonios gráficos y escritos sobre las condiciones de los obreros, aunque se siga aludiendo al pasado:

“Los testimonios escritos y gráficos de las condiciones inhumanas de los obreros del siglo pasado son escalofriantes”²⁷².

La práctica de circunscribir los problemas sociales del Capitalismo en el pasado, sobrepasa con mucho los límites de la Dictadura²⁷³, lo que da muestra de la resistencia a desaparecer de ciertos prejuicios asociados a la defensa del sistema capitalista, sin duda, uno de los elementos de más larga duración en los manuales de historia.

5. Fuentes y bibliografía utilizadas

5.1. Fuentes

Manuales y otros materiales didácticos.

ÁLVAREZ PÉREZ, A, *Enciclopedia intuitiva, sintética, práctica. Grado de Iniciación Profesional*, Miñón, Valladolid, 1971 (Reeditada por EDAF, Madrid, 2001).

ÁLVAREZ, A., DEBÓN, S., RAMOS, E. y HERRERO, C., *Nuestro Mundo. Tratamiento globalizado de los tópicos del Área de Experiencia. Libro de Consulta, Tercer Nivel (EGB)*, Miñón, Valladolid, 1972.

ALZU, J.L. y PARRA, J.M., *Ciencias Sociales, 8º EGB*, Madrid, Mangold, 1984.

ANAYA, *Ciencia y Hombre. Área Social 5º EGB*, Ediciones Anaya, Madrid, 1976.

ARENZA LASAGABASTER, J.J. y GASTAMINZA IBARBURU, F., *Historia Universal y de España, 4º Curso*, S.M, Madrid, 1965.

269. GÓMEZ NAVARRO, J.L. y otros, *Curso de Historia del Mundo Contemporáneo. Orientación Universitaria*, Alhambra, Madrid, 1978, p. 18.

270. VERGÉS, O., 1º BUP, 1975, pp. 352-353.

271. MARTÍN, J. y otros, 1º BUP, 1978, p. 274.

272. VERGÉS, O., 1º BUP, 1975, p. 354.

273. FERNÁNDEZ, A. y otros, *Tiempo 4, Ciencias Sociales, 4º ESO*, Vicens Vives, Barcelona, 1997, pp. 236-237: propone a los alumnos una actividad que consiste en comparar dos grupos de fotografías que se corresponden a dos momentos de la industrialización: en un primer grupo aparecen dos fotografías que se corresponden a un espacio industrial tradicional y a una manifestación de obreros (tiempo superado); en la otra hoja aparece la panorámica de un parque tecnológico y un laboratorio con obreros en bata blanca que trabajan en el interior (el presente y el futuro).

- ASIÁN PEÑA, José Luis, *Nociones de Historia. Edades Moderna y Contemporánea*, 4º Bachiller, Bosch, Barcelona, 1954. Otra edición de 1958.
- BAGUÉ, Enrique, y VICENS VIVES, J., *Ars. Historia del Arte y de la Cultura*, 6º Bachiller, Teide, Barcelona, 1974, 17ª edición corregida.
- BLASCO CEA, Juan, *Historia Moderna y Contemporánea Universal y de España*, 4º Bachiller, Editorial Bruño, Madrid, 1969.
- BORRAJO DACRUZ, E., *Política social II., Sexto Curso Bachiller*, Doncel, Madrid, 1974. Primera edición 1959.
- CALERO AMOR, A., CEPEDA ADÁN, J., GUTIÉRREZ CONTRERAS, F., RODRÍGUEZ ALONSO, M. y COLL MARTIN, S., *Historia del Mundo Contemporáneo COU*, Bruño, Madrid, 1978.
- CASTRO, José Ramón, *Historia del Arte y de la Cultura, Quinto Curso*, Librería General, Zaragoza, 1954.
- CORONAS TEJADA, L. y GÓMEZ PÉREZ, R., *Mundo y Sociedad 8º EGB*, Magisterio, Madrid, 1985, 2ª edición.
- DALMÁU CARLES, J., *Enciclopedia Cíclico-Pedagógica. Grado Medio de los Cursos Graduados de Primera Enseñanza*, Dalmáu-Carles-Plá, Gerona-Madrid, 1953.
- EDELVIVES, *Historia Moderna y Contemporánea 4º Bachiller*, Ed. Luis Vives, Zaragoza, 1958.
- E.P. TEXTOS, *Compendio de Historia Universal de la Civilización, Cuarto Curso*, Editorial Bibliográfica Española, Madrid, s.f.
- EQUIPO CULTURAL DE SADER, *Pequeña Universidad. Temas y Lecciones desarrolladas de Educación Continua de Adultos en el ciclo "Pequeña Universidad"*, Sader-MEC, Dirección General de enseñanza Primaria, Madrid, 1967.
- FERNÁNDEZ, A., GARCÍA, M., GATEL, C. y PONS, J., *Tiempo. Ciencias Sociales. 4º ESO*, Vicens Vives, Barcelona, 1997.
- FERNÁNDEZ, A., LLORENS, M., ORTEGA, R. y ROIG, J., *Occidente. Historia de las Civilizaciones 1º BUP*, Vicens Vives, Barcelona, 1975.
- FERNÁNDEZ, A. y ROSA ORTEGA, *Demos II. Historia Universal. Moderna y Contemporánea. Cuarto Curso de Bachillerato*, Vicens Vives, Barcelona, 1972, 6ª edición.
- FERNÁNDEZ CARVAJAL, R., *La Sociedad y el Estado, 3º Curso FEN*, Doncel, Madrid, 1970, 2ª edición corregida y aumentada.
- FERNÁNDEZ MARCO, Juan Ignacio, *Historia Universal. Cuarto Curso*, Editorial Hechos y Dichos, Zaragoza, 1962.
- FERNÁNDEZ SANZ, Juan José y GARCÍA VOLTÁ, Gabriel, *Mundo y Sociedad, 7º de EGB*, Editorial, S.M., Madrid, 1980.
- FERRER, Alfonso, *Estructura Social y política, 5º Bachillerato*, Doncel, Madrid, 1973.
- GALLEGO, J.A., ZABALO ZABALEGUI, J. y OLABARRI, I., *Historia de las Civilizaciones 1º BUP*, Magisterio, Madrid, 1976. (otra edición de 1978).
- GARMENDIA, J.A. y RASTRILLA, J., *Formación Humanística 1, F.P.I.*, Ediciones S.M. Madrid, 1976.
- *Historia de las Civilizaciones 1º BUP*, S.M, Madrid, 1975. (otra edición de 1978).
- GASTAMINZA, Fermín y ARENAZA, Ignacio, *Historia de España y Universal, 4º Curso Bachiller Elemental*, Ediciones S.M, Madrid, 1970.

- GÓMEZ NAVARRO, J.L., GONZÁLEZ CALBET, M.T., LÓPEZ FACAL, R., PASTORIZA, J. y PORTUONDO, E., *Curso de Historia del Mundo Contemporáneo. Orientación Universitaria*, Alhambra, Madrid, 1980. (2ª reimpresión, 1ª edición 1978).
- GURI VILLAR, Alberto, *Historia de las Civilizaciones 1º BUP*, Everest, León, 1976.
- GUZMÁN, Pablo, *Enciclopedia Promoción cultural de adultos (masculina)*, Nutesa, Madrid, 1965.
- INSTITUTO DE ESPAÑA, *Manual de Historia de España. Primer Grado*, Gráficas Aldús, Santander, 1939.
- MARTÍN MORENO, J., AROSTEGUI SÁNCHEZ, J., BRAVO LOZANO, J. y MORENO GIL, A., *Historia de las Civilizaciones 1º BUP*, editorial Silos, Madrid, 1978.
- MONTERO DIAZ, Julio y REVUELTA SOMALO, José M., *Historia del Mundo Contemporáneo COU*, Bruño-Magisterio Español, Madrid, 1975.
- RASTRILLA PÉREZ, J., *Historia Universal y de España. El Mundo Contemporáneo, 8º EGB*, Ediciones S.M, Madrid, 1975.
- REVUELTA, José María, *Historia del Mundo Contemporáneo COU*, Magisterio, Madrid, 1978. 1ª ed.
- RODRÍGUEZ GORDILLO, J.M., LAZO, A., GONZÁLEZ, M. y BENDALA, M., *Códice I. Historia de las Civilizaciones y del Arte 1º BUP*, Bruño, Madrid, 1978.
- ROIG, J., LLORENS, M. y FERNÁNDEZ, A., *Orbe. Área Social. Geografía e Historia. 7º EGB. Cuaderno de fichas*, Vicens Vives-Vicens Básica, Barcelona, 1974 (1ª Edición 1973)
- SAIZ CONDE, V. y ARENAZA LASAGABASTER, J.J., *Historia del Arte y de la Cultura, 6º Bachiller*, Ediciones S.M., Madrid, 1975.
- SALVAT, Manual (dir.), *La tierra y sus límites. Geografía física, económica, histórica*, Salvat, Pamplona, 1967.
- SECCIÓN FEMENINA, *Formación Política. Lecciones para las Flechas*, I.G. Magerit, Madrid, s.f.
- *Formación Política. Quinto Curso Bachillerato. Interpretación política de la Historia*, Madrid, 1955.
- *Formación Política. Texto de Nacional sindicalismo, 4º Curso*, Sección Femenina de FET y de las JONS, Madrid, 1955?
- *Formación Político-Social y Cívica. Enseñanza Primaria. Sexto Curso*, Editorial Almena, Madrid, 1969.
- S.M., *Historia de España. Grado Elemental. (Apropiada para la clase de Ingreso)*, Ediciones S.M, Madrid, 1962.
- SERRANO DE HARO, A., *España es así*, Escuela Española, Madrid, 1963. (23ª ed.). (También 19ª Edición, 1958).
- SOLANA, Ezequiel, *Historia de España. Completada y puesta al día por Escuela Española, Escuela Española*, Madrid, 1941.
- TEJEDOR SANZ, José Inocencio, *Historia Moderna y Contemporánea Universal y de España, 4º Bachiller*, Editorial Casals, Barcelona, 1970.
- *Historia universal. Cuarto Curso Bachiller*, Ediciones Jover, Barcelona, 1968. 6ª edición.
- VÁZQUEZ GÓMEZ, J. y otros, *Ciencias Sociales, 8º EGB*, Prima Luce, Madrid, 1974.

- VERGÉS, Oriol, *Cives. Historia Moderna y Contemporánea, 4º Curso Bachillerato*, Teide, Barcelona, 1970.
- *Historia de las Civilizaciones 1º BUP*, Teide, Barcelona, 1975.
- VICENS VIVES, J. y SOBREQUÉS VIDAL, S., *Ágora. Curso de Historia Mundial II. Edades Moderna y Contemporánea 4º Bachiller*, Teide, Barcelona, 1955, 2ª reimpresión, 1ª edición 1954.
- *Historia y Geografía de España. Primer Curso Bachiller Laboral*, Teide, Barcelona, 1958.
- VIGIL, Francisco, *Vida Social 2º Bachillerato FEN*, Doncel, Madrid, 1969, 2ª edición, 1ª edición 1968.

Fuentes legislativas

- ANUARIO LEGISLATIVO DE ESCUELA ESPAÑOLA, Editorial Escuela Española, Madrid, 1953.
- BOE: 1938, 1967, 1970, 1971, 1974.
- CASTRO MARCOS, Miguel de, *Legislación vigente de Educación Nacional referente a los Institutos Nacionales de Enseñanza Media*, compilada y seleccionada, Artes Gráficas Barbieri, Madrid, 1943 (6ª Edición).
- COLECCIÓN LEGISLATIVA, Servicio Publicaciones MEC, Madrid, 1944-1945, 1954, 1965, 1967.
- CUESTIONARIOS NACIONALES DE ENSEÑANZA PRIMARIA DE 1965, Magisterio Español, Madrid, 1968 (4ª ed.)
- *Vida Escolar*, Año VII, N° 70-71, junio-septiembre 1965.
- *Escuela Española*, Suplemento al n° 648 del 9 de julio, 11 de julio de 1953.
- EDUCACION GENERAL BÁSICA, Nueva orientación pedagógica en *Vida Escolar*, n° 124-126, diciembre-febrero 1970-1971, pp. 107-120.
- LEY GENERAL DE EDUCACION Y DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS, Servicio de publicaciones del Ministerio de Educación y Ciencia y Boletín Oficial del Estado. Madrid 1976 (2ª ed.).
- NUEVOS CUESTIONARIOS DE ENSEÑANZA PRIMARIA, Editorial Magisterio Español, Madrid 1968 (4ª ed.).
- ORIENTACIONES PEDAGOGICAS PARA EGB, aprobadas por orden de 6 de agosto de 1971, en *Vida Escolar*, n° 128-130, abril-junio 1971, pp. 27-32.
- UTANDE IGUALADA, Manuel, *Planes de Estudio de Enseñanza Media*. Introducción y recopilación, Ministerio de Educación Nacional, Madrid, 1964.

Textos ideológicos y colecciones de textos

- ARMILLO, José, “La mentalidad anticapitalista”, EPN, 10-I, 1958, p. 6.
- CRIBADO, Hipólito, “El ideal del estudiante”, EPN, 12-XII, 1937, p. 2.

- DOCUMENTOS DEL VATICANO II, *Constituciones, Decretos, Declaraciones*, BAC, Madrid, 1986. Prólogo del Cardenal Ángel Suquía Goicoechea.
- FERNÁNDEZ DE LA MORA, Gonzalo, *El crepúsculo de las ideologías*, Salvat-Alianza, 1971 (1ª ed. 1964).
- GARCÍA DE GÓNGORA, “La más alta ocasión que vieron los siglos. Lepanto, magna empresa con que España salvó la Cristiandad. Conmemoración del CCLXVII aniversario”, EPN, 9-X, 1938, p. 8.
- IRIBARREN, Jesús (ed.), *Documentos colectivos del Episcopado Español (1870-1974)*, Biblioteca de Autores Cristianos, Madrid, 1974.
- I.T., “El 150 aniversario de la Revolución Francesa”, EPN, 2-VII, 1939, p. 6.
- LAÍN ENTRALGO, Pedro, *Los valores del Nacionalindustrialismo*, Editora Nacional, Madrid, 1941.
- LOPEZARRA, “La verdad en su lugar”, EPN, 18-VII, 1936, p. 1.
- MAURA, Duque de, “Por qué no puede haber paz sin la rendición total de los vencidos”, DN, 21-VIII, 1938, p. 1.
- MIRA, Francisco, “El Fuero de los Españoles, primer paso en el camino hacia el Estado de Derecho”, DN, 30-IX, 1945, p. 3.
- RODRIGUEZ PUÉRTOLAS, Julio, *Literatura fascista española. 1. Historia, 2. Antología*. Akal, Madrid, 1986-1987.
- ROURA, Enrique, “Voces de Ultratumba. Jacques Bainville, desde su tumba nos habla de Rusia”, EPN, 24-VII, 1937, p. 6.
- SAB, “Lo que significa la Revolución Rusa”, EPN, 11-XI, 1945, p. 6.
- SABÍN RODRÍGUEZ, José Manuel, *La Dictadura franquista (1936-1975). Textos y documentos*, Akal, Madrid, 1997.
- VÁZQUEZ DE MELLA, Juan, *Textos de doctrina política, n° 2*, Dirección General de Información. Publicaciones Españolas, Madrid, 1953. Estudio preliminar y selección de notas Rafael Gamba, Prólogo del Excmo. Sr. Ministro de Justicia Don. Antonio Iturmendi Bañales.

5.2. Bibliografía

- ÁLVAREZ JUNCO, José, *Mater dolorosa. La idea de España en el siglo XIX*, Taurus, Madrid, 2001.
- ÁLVAREZ OSÉS, J.A. y otros, *La guerra que aprendieron los españoles. República y guerra civil en los textos de bachillerato (1938-1983)*, Libros de la Catarata, Madrid, 2000. Prólogo de Julio Aróstegui.
- “La historia en los textos de bachillerato (1938-1975). Proyecto de investigación y análisis de un tema: la Segunda República”, en *Revista de Bachillerato*, n° 9, enero-marzo, 1979, pp. 2-18.
- BEAS MIRANDA, Miguel, “Los moriscos: adoctrinamiento y legitimación histórica en los libros de texto”, en *IX Coloquio de Historia de la Educación, El Currículum: historia de una mediación social y cultural*, Ediciones Osuna, Granada, 1996, pp. 49-57.

- BELTRÁN LLAVADOR, F., *Política y reformas curriculares*, Servei de Publicacions Universitat de València, València, 1991.
- BOURDIEU, P., *Contrafuegos 2. Por un movimiento social europeo*, Anagrama; Barcelona, 2001.
- BOYD, Carolyn P., *Historia Patria. Política. Historia e identidad nacional en España: 1875-1975*, Pomares-Corredor. Barcelona, 2000.
- CAL FREIRE, I, y otros, "El 98 en el aula de Historia: 1938-1981", en *Miscelánea en cincuentenario del Instituto Cervantes*, MEC, Madrid, 1982. pp. 329-356.
- "La decadencia española del siglo XVII en los textos de Bachillerato (1938-1979)", en *Homenaje a Antonio Domínguez Ortiz*, MEC: Dirección General de Enseñanzas Medias, Madrid, 1981, pp. 889-917.
- CÁMARA VILLAR, G., *Nacionalcatolicismo y Escuela. La socialización política del franquismo*, Hesperia, Jaén, 1984.
- CANAL, Jordi, *El Carlismo. Dos siglos de contrarrevolución en España*, Alianza, Madrid, 2000.
- CASANOVA, Julián, *La Iglesia de Franco*, Temas de hoy, Madrid, 2001.
- CLEMENTE LINUESA, María, "Análisis de contenido de los textos de historia de Enseñanza Primaria (1945-1975)", en *Studia Paedagogica*, nº 8 (1981), pp 67-76.
- "Los sistemas de valores en los textos escolares: un modelo de análisis", en *Enseñanza. Anuario interuniversitario de Didáctica*, nº 1 (1983), pp 159-174.
- CRUZ OROZCO, José Ignacio, *El yunque azul. Frente de Juventudes y sistema educativo. Razones de un fracaso*, Alianza, Madrid, 2001.
- CUESTA FERNÁNDEZ, R., *Clio en las aulas: la enseñanza de la historia en España entre reformas, ilusiones y rutinas*, Akal, Madrid, 1998.
- *Sociogénesis de una disciplina escolar: la Historia*, Ediciones Pomares-Corredor, Barcelona, 1997.
- DELGADO CORTADA, Consuelo, "La enseñanza de la Historia entre el exclusivismo nacionalista y la convivencia internacional. La formación histórica de los maestros en el siglo XX", en *IX Coloquio de Historia de la Educación, El Currículum: historia de una mediación social y cultural*, Ediciones Osuna, Granada, 1996, pp. 407-418.
- ELLWOOD, Sheelagh, *Historia de Falange Española*, Crítica, Barcelona, 2001.
- ESTEFANÍA, Joaquín, *Contra el pensamiento único*, Taurus, Madrid, 1997. Prólogo de Alain Touraine.
- FEBO, Giuliana di, "Scoperta e conquista nei manuali di storia nella Spagna franchista (1938-1955)", en *Dimensioni e problemi della ricerca storica*, nº 2, 1999, pp. 63-88.
- FERNÁNDEZ CUADRADO, Manuel, "Guerra y unificación", en *Los carlistas, ciento cincuenta años de lucha, Historia 16*, Año II, nº 13, mayo, 1977.
- FERNÁNDEZ SORIA, Juan Manuel, *Educación, socialización y legitimación política (España 1931-1970)*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 1998.
- FERRAZ LORENZO, Manuel, "Lo más explícito de un currículum poco oculto. La visión de la Historia de España en los primeros manuales escolares franquistas (1936-1939)", en *IX Coloquio de Historia de la Educación, El Currículum: historia de una mediación social y cultural*, Ediciones Osuna, Granada, 1996, pp. 297-306.

- FIGUERO, Javier, *Si los curas y frailes supieran. Una historia de España escrita por Dios y contra Dios*, Espasa, Madrid, 2001.
- FONTANA, Josep, *Historia: Análisis del pasado y proyecto social*, Barcelona, Crítica, 1982.
– *Introducción al estudio de la historia*, Crítica NIU (Nuevos Instrumentos Universitarios), Barcelona, 1999.
- GARCÍA CRESPO, Clementina, *Léxico e ideología en los libros de lectura de la escuela primaria (1940-1975)*, Universidad de Salamanca, ICE, Salamanca, 1983.
- GARMENDIA, Vicente, *La ideología carlista (1868-1876). En los orígenes del nacionalismo vasco*, Diputación Foral de Guipuzcoa, Zarautz, 1985.
- GARNACHO DEL VALLE, A., “Ideología y ‘Formación del Espíritu Nacional’. ¿Qué pudieron conocer nuestros escolares de la Guerra Civil?”, en *Iber*, nº 10, octubre, 1996, pp. 11-25.
- GERVILLA CASTILLO, E., *La escuela del Nacional-Catolicismo. Ideología y educación religiosa*, Impredisur, Granada, 1990.
– *La ideología religioso-educativa en la escuela española a través de la legislación y los textos escolares (1938-1953)*, PCC, Madrid, 1990.
- GIL PECHARROMÁM, Julio, “El conservadurismo alfonsino en la Segunda República”, en J. TUSELL, F. MONTERO, J.M. MARÍN (eds.), *Las derechas en la España contemporánea*, Anthropos-UNED, Barcelona, Madrid, 1997. Serie “Autores, textos y temas. Historia, ideas y textos”, nº 21, dirigida por Antoni Jutglar, pp. 211-235.
- HARO, J., y otros, “La Guerra Civil en los textos de bachillerato (1938-1978)”, en *Historia 16*, nº 63, Año VI, 1981. pp. 107-116.
- HERMET, Guy, *Los católicos en la España franquista. II. Crónica de una dictadura*, Centro de Estudios de Investigaciones Sociológicas-Siglo XXI, Madrid, 1986.
- HERRERO, Javier, *Los orígenes del pensamiento reaccionario español*, Alianza, Madrid, 1988.
- HISTORIA DE LA EDUCACIÓN EN ESPAÑA IV, *La Educación durante la II República y la Guerra Civil (1931-1939)*, Breviarios de Educación. Ministerio de Educación y Cultura. Secretaria General de Educación. Madrid, 1991. Estudio preliminar por Antonio MOLERO PINTADO.
- HISTORIA DE LA EDUCACIÓN EN ESPAÑA V, *Nacional-Catolicismo y Educación en España de posguerra*, (I). Breviarios de Educación. Ministerio de Educación. Secretaria General Técnica. Madrid, 1990. Estudio preliminar y selección de textos de Alejandro MAYORDOMO PÉREZ.
- HOBBSWAM, Eric y RANGER, Terence (eds.), *La invención de la tradición*, Crítica, Barcelona, 2002.
- JEREZ, Miguel, *Elites políticas y centros de extracción en España, 1938-1957*, Centro de Investigaciones Sociológicas, Madrid, 1982.
- JULIÁ, Santos, *Historia Económica y Social Moderna y Contemporánea de España. II. Siglo XX*. Facultad de Ciencias Políticas y Sociología UNED, Madrid, 1988 (1ª ed.).
– *Un siglo de España. Política y Sociedad*, Marcial Pons, Madrid, 1999.
– (coord.), *Víctimas de la Guerra Civil*, Temas de Hoy. Historia, Madrid, 1999.
- LERENA, Carlos, *Escuela, ideología y clases sociales en España*, Barcelona, Ariel, 1980 (2ª ed.).

- LÓPEZ DEL CASTILLO, María Teresa, “Planes y programas escolares en la legislación española”, en *Bordón. Revista de Orientación Pedagógica*, nº 242-243, marzo-junio, 1982, Tomo XXXIV, pp. 127-202.
- LÓPEZ FACAL, R., “El nacionalismo español en los manuales de historia”, en *Educació i Història. Revista d'Història de l'Educació*, nº 2, Barcelona, 1995. pp. 119-128.
- “La nación ocultada”, en Juan Sisinio PÉREZ GARZÓN y otros, *La gestión de la memoria. La historia de España al servicio del poder*, Crítica, Barcelona, 2000 a. pp. 111 y ss.
- LOZANO, Claudio, “La ideología de la escuela franquista”, en *Educació e Història*, nº 1, 1994.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, E., “La Educación Cívico-social en el Bachillerato (1940-1977)”, en *De Juventud: Revista de Estudios e Investigación*, nº 12, octubre-diciembre, 1983, pp. 51-52.
- MARTÍNEZ RISCO DAVIÑA, Luis, *O ensino da História no Bachillerato Franquista (Período 1936-1951). A propagação do ideário franquista através dos livros de texto*, Edición Do Castro, A Coruña, 1994.
- MARTÍNEZ TÓRTOLA, Esther, *La enseñanza de la historia en el primer bachillerato franquista (1938-1953)*, Tecnos, Madrid, 1996. Prólogo de Pedro Ruiz Torres.
- MELLA MARQUET, Manuel, “Los grupos de presión en la Transición política”, en J.F. Tezanos, R. Cotarelo, A. De Blas, *La Transición democrática española*, Ed. Sistema, Colección Politeia, Madrid, 1993, pp. 149 y ss.
- MIGUEL, Amando de, “La transmisión de la ideologías autoritarias a través de los textos escolares”, en *Cuadernos de Pedagogía*, Suplemento nº 3 sobre Fascismo y Educación, setiembre 1976.
- *Sociología del franquismo. Análisis ideológico de los ministros del régimen*, Ed. Euros, Barcelona, 1975. (5ª ed.), 1ª ed.: 1975. Colección “España: punto y aparte”.
- MIRANDA RUBIO, Francisco, “El pensamiento eclesial al finalizar el siglo XIX”, en *A vueltas con el 98. ¿Continuidad o cambio?*, UNED-Navarra, Servicio de Publicaciones, Pamplona, 1998. pp. 141 y ss.
- MOLINERO, Carmen, YSAS, Pere, “La Historia social de la época franquista. Una aproximación”, en *Historia social*, nº 30 (Especial franquismo), Madrid, 1998. pp. 133-154.
- MONTALVO, Manuel, *Fascismo y crisis capitalista*, Zero, Bilbao, 1978.
- MONTERO, José Ramón, “Los católicos y el Nuevo Estado: los perfiles ideológicos de ACNP durante la primera etapa del franquismo”, en J. Fontana (ed.) *España bajo el franquismo*, Crítica, Barcelona, 2000, pp. 100 y ss.
- MORENO, Isidoro, *Cultura y modos de producción. Una visión de la antropología desde el materialismo histórico*, Editorial Nuestra Cultura, Madrid, 1979.
- MORODO, Raúl, *Acción Española, orígenes ideológicos del franquismo*, Tucur, Madrid, 1980.
- “Acción Española: Una introducción al pensamiento político de extrema derecha”, en *Teoría y sociedad: Homenaje al Profesor Aranguren*, obra colectiva, Barcelona, Ariel, 1970.
- *Los orígenes ideológicos del franquismo: Acción Española*, Alianza, Madrid, 1985.

- NAVARRO SANDALINAS, Ramón, *La enseñanza primaria durante el franquismo (1936-1975)*, PPV, Colección de Historia de la Educación, Barcelona, 1990. Prólogo de M. Tuñón de Lara.
- NGUETTA, Yao, “Le général Franco dans les livres scolaires franquistes et postfranquistes”, en *C.I.R.E.M.I.A., L'enseignement primaire en Espagne et Amérique Latine du XVIII^e è siècle à nos jours. Politiques éducatives et réalités scolaires*, Publications de l'Université de Tours, 1986, pp. 381-401.
- ORELLA MARTINEZ, José Luis, *Víctor Pradera. Un católico en la vida pública de principios de siglo*, BAC. Biografías, Madrid, 2000.
- PASAMAR ALZURÍA, G., “La historiografía profesional española en la primera mitad del siglo actual: una tradición liberal truncada”, *Studium*, n° 2 (1990), pp. 133-156.
- PAYNE, Stanley, *Franco y José Antonio, el extraño caso del Fascismo español. Historia de Falange y del Movimiento Nacional (1923-1977)*, Planeta, Colección: La España Plural. Barcelona, 1997.
- PÉREZ GARZÓN, J.S., “La creación de la historia de España”, en J.S. Pérez Garzón y otros, *La gestión de la memoria. La historia de España al servicio del poder*, Crítica, Barcelona, 2000, pp. 63 y ss.
- RAMIREZ GIMÉNEZ, Manuel, *España 1939-1975 Régimen político e ideología*, Guadarrama-Punto Omega-Labor, Barcelona, 1978.
- RODRÍGUEZ DIÉGUEZ, José Luis, “Balance de urgencia de cuatro reformas curriculares”, *Bordón*, n° 3, 1990.
- TELLO LÁZARO, J.A., *Ideología y Política. La Iglesia Católica española (1936-1959)*, Libros Pórtico, Zaragoza, 1984.
- “La Revista *Ecclesia* (1941-1945)”, en M. Ramírez, *Las Fuentes ideológicas de un régimen (España 1939-1945)*, Libros Pórtico. Ciencia Política/2. Universidad de Zaragoza. Cátedra de Derecho Político. Zaragoza, 1978. pp. 121-146.
- TEZANOS, José Félix, “Modernización y cambio social en España”, en J.F. Tezanos, R. Cotarelo, A. de Blas, *La Transición democrática española*, Ed. Sistema, Madrid, 1993, Col. Politeia.
- THOMÁS, Joan María, *Lo que fue la Falange*, Plaza-Janes, Barcelona, 1999.
- TUSELL, Javier, *Franco y los Católicos*, La política interior española entre 1945 y 1957. Madrid, Alianza, 1984.
- TUSELL, J., MONTERO, F. y MARÍN, J.M, *Las derechas en la España contemporánea*, Anthropos-UNED, Madrid-Barcelona, 1997. Col. Autores, Textos y Temas. Historia, Ideas y Textos, n° 21, dirigida por Antoni Jutglar.
- UTANDE, Manuel, “Treinta años de Enseñanza Media (1938-1968)” en *Revista de Educación* n° 240, septiembre-octubre 1975, pp. 73-86.
- UGARTE TELLERÍA, Javier, *La nueva Covadonga insurgente. Orígenes sociales y culturales de la sublevación de 1936 en Navarra y el País Vasco*, Ed. Biblioteca Nueva, Madrid, 1998.
- VALLS MONTÉS, R., “El Bachillerato Universitario de 1938: primera aproximación al modelo universitario franquista”, en CARRERAS ARES, J.J. (coord.), *La Universidad española bajo el régimen de Franco*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, Zaragoza, 1991.

- “Ideología franquista y enseñanza de la historia en España”, 1938-1953, en J. FONTANA (Ed.), *España bajo en franquismo*, Crítica, Barcelona, 2000.
 - *La interpretación de la historia de España y sus orígenes ideológicos en el bachillerato franquista (1939-1953)*, Instituto de Ciencias de la Educación, Universidad de Valencia, Valencia, 1984.
 - “La exaltación patriótica como finalidad fundamental de la enseñanza de la Historia en la educación obligatoria”, en *Didáctica de las Ciencias Experimentales y Sociales*, nº 5, 1991. pp. 34-47.
 - “La historia ensenyada a la época franquista”, en *L’Avenç*, nº 169, abril 1993, pp. 71-73.
 - “Las imágenes en los manuales escolares españoles de historia, ¿ilustraciones o documentos?”, en *Iber*, nº 4, 1995. pp. 105-119.
 - “Los manuales escolares españoles de Historia”, en Dossier XII Jornades d’Historia de l’Educació als Països Catalans, celebrados en Bellaterra, octubre 1995, *Educació i Historia. Revista d’Historia de L’Educació*, nº 3, 1997-1998. pp120-130.
- VILAR, Pierre, *Historia de España*, Crítica-Grijalbo, Barcelona, 1978.
- VILLACAÑAS BERLANGA, José Luis, *Ramiro de Maestu y el ideal de la Burguesía en España*, Espasa Calpe, Madrid, 2000.
- VILLANUEVA, Aurora, *El Carlismo navarro durante el primer franquismo, 1937-1951*, Editorial, Madrid, 1998.

Documentación inédita sobre el general Domingo Moriones y Murillo (1823-1881) [2ª Parte]

José Miguel Urtiaga Marco

En este estudio se aborda la estancia de Moriones en Filipinas, a partir esencialmente de sus memorias¹, coincidentes en buena parte con los documentos que reproducimos del epistolario del General. De todos modos, también se da cuenta de otros desconocidos que aportan información sobre acontecimientos y actitudes que difícilmente pueden apreciarse en unas memorias necesariamente subjetivas². En dichos documentos se aprecian retazos de la vida política y social peninsular, que ayudan a comprender en parte la actitud de la metrópoli hacia la colonia, las relaciones internacionales y los acontecimientos políticos en España. Por esta razón la base documental de la que partimos se dividirá esencialmente en dos materias; por un lado el gobierno de Filipinas, y por otro los asuntos de la España peninsular, parte ésta que eludiremos, habida cuenta de la complejidad de la misma, evitando así la desviación temática.

Como indicamos en la primera parte del trabajo, no es nuestra intención realizar una biografía completa del personaje, sino tan solo esbozar los hechos biográficos más reseñables que ayuden a entender la documentación que se presenta. Si en la primera parte nos ceñimos a dos periodos concretos, la Revolución de 1868 y las guerras carlistas, nuestro propósito es que ésta segunda se dedique por completo al gobierno de las islas Filipinas. La importancia de estas fuentes es vital para entender algunos procesos históricos, así como una fuente de información etnográfica y etnológica de una de las últimas colonias del imperio español. Por esta razón, la introducción se limitará básicamente a enumerar algunas de las actuaciones de nues-

1. Véase MORIONES y MURILLO, D. y PANIAGUA PÉREZ, J. (1988).

2. Custodiado en el Archivo General de Navarra (en adelante A.G.N.). En la actualidad, se llevan a cabo labores de ordenación y catalogación de diversos fondos particulares (Huarte, Marichalar, Antillón, etc.), así como mediciones y reestructuración de los diferentes fondos que componen dicho archivo de cara al traslado a la nueva ubicación del Archivo General de Navarra. Por esta razón, puede ser que en el futuro las cajas y legajos de las fuentes citadas no coincidan con los que tengan en la nueva configuración del A.G.N.

tro protagonista en el desarrollo de su labor, así como a presentar algunos precedentes y aclaraciones sobre ellas.

A diferencia de lo que pudimos encontrarnos en la primera parte de este trabajo, donde Moriones era el personaje principal sobre el que giraba la trama narrativa de nuestro estudio, esta segunda parte pretende aportar información sobre la dominación española a finales del XIX. Por esta razón, hemos querido presentarlo como una mera exposición de fuentes documentales.

A todo ello hemos querido añadir un segundo anexo de fuentes documentales sin datación ni cohesión directa con las anteriormente reproducidas, pero que sin embargo aparecieron en el mismo fajo de documentos referentes a Moriones, por lo que cabría pensar que pudieran pertenecerle.

IV. Moriones y Filipinas

Tras la restauración de los Borbones en el trono español, y la salida del pretendiente Don Carlos, Moriones es nombrado Gobernador General de Filipinas, cargo en el que permanecerá hasta 1880. Con la designación del marqués de Oroquieta se buscaban dos objetivos: aplicar algunas de las reformas liberales promulgadas tras el derrocamiento de Isabel II³, y al mismo tiempo sofocar el malestar creciente que existía en las islas⁴. Moriones, como representante de la autoridad de la metrópoli en las colonias de Ultramar, era al mismo tiempo el estandarte del colonialismo que España quería imponer en sus posesiones.

El nombramiento de Moriones suponía el alejamiento de un general incómodo para la Corona y la restauración canovista, a la par que pretendía asegurar el dominio español de las colonias asiáticas. No deja de ser curioso el hecho de que se recompensara al marqués de Oroquieta con el mando de uno de los destinos más denostados para los militares. A diferencia de Cuba o Puerto Rico, donde por lo general se preparaba el posterior acceso a la política, Filipinas se había convertido en la colonia olvidada, en destino obligado de traidores y militares golpistas⁵.

3. Desde 1871, cuando Filipinas vivía expectante el acoplamiento de la doctrina septembrista emanada de la Gloriosa, de la mano del Gobernador General Rafael Izquierdo, el liberalismo había ido calando en las capas medias sociales, creando en los filipinos españoles expectativas de autogobierno. Véanse *Historia General de España. Revolución y Restauración (1868-1931)*, t. XVI-2 (1981), p. 51; e *Historia de España. La era isabelina y el sexenio democrático (1834-1874)*, t. XXXIV (1981), p. 977.

4. El estallido revolucionario de Cavite a finales de 1871 supuso un aldabonazo a la política adormecida de la Metrópoli, a la vez que un retroceso en las tímidas reformas sobre la colonia.

5. Esta apreciación se deduce de la propia Constitución de 1876, donde no aparece mención alguna a Filipinas, ni a su representación en Cortes. “*Artículo 89. Las provincias de Ultramar serán gobernadas por leyes especiales; pero el Gobierno queda autorizado para aplicar á las mismas, con las modificaciones que juzgue convenientes y dando cuenta á las Córtes, las leyes promulgadas ó que se promulguen para la Península. Cuba y Puerto-Rico serán representadas en las Córtes del Reino en la forma que determine una ley especial, que podrá ser diversa para cada una de las dos provincias.*”

Al llegar a Filipinas Moriones, que a su título de gobernador general sumaba los de presidente de la Audiencia, Vicepatrono Real, juez subdelegado de las rentas de correos, postas y estafeta, Capitán General y Comandante General de Marina, se encuentra con un vasto territorio dividido en treinta y tres gobiernos político-militares, con un número indeterminado de habitantes⁶. Las provincias se hallaban regidas por un alcalde mayor, con jurisdicción gubernativa y contenciosa, y al frente de cada pueblo se hallaba un gobernador indígena y un cabeza de Barangay o jefe de clan. La administración filipina local la dirigían las principalías⁷, que se hallaban en manos casi en exclusiva del elemento indígena⁸, y un muy reducido grupo de población europea, lo que otorgó a las órdenes religiosas, a falta de funcionarios públicos, las competencias ejecutivas y judiciales, a la par que administrativas⁹.

Uno de los mayores problemas que el general navarro hallará a su llegada será el del bandolerismo y la piratería, actividades habituales que se alimentaban del declarado apoyo inglés¹⁰, que buscaba desestabilizar política y socialmente la dominación española, sacudiendo muy especialmente el norte de la isla de Borneo y el Sultanato de Jolo¹¹. El propio Moriones lo señala en sus memorias como uno de los principales problemas del archipiélago, agravado, a diferencia de lo que le había ocurrido cuando combatió a los bandoleros en la península, por la hostilidad de los nativos que era de tal magnitud que ni la declaración de estado excepcional bastaba para amedrentarlos¹².

A pesar de lo que muchos autores opinan lo contrario, e incluso de la cercanía temporal con el levantamiento de Cavite, el marqués de Oroquieta no relacionó en ningún momento el asunto del bandolerismo con los movimientos preindependentistas, cuya existencia en aquellos años era evidente¹³. En cualquier caso, Moriones se lanzó a atajar esta situación, haciendo prisioneros a algunos de los cabecillas más destacados,

6. Las provincias filipinas en 1842 son; Albay, Antique, Bataan, Batanes, Batangas, Bucalán, Cagayán, Calamianes, Camarines norte, Camarines sur, Capis, Caraga, Cavite, Cebú, Ilocos Nore, Ilocos Sur, Iloilo, Laguna, Leyte, Marianas, Mindoro, Misamis, Negros, Nueva Écija, Nueva Vizcaya, Pampanga, Pangasinan, Samar, Tayabas, Tondo, Zambales y Zamboanga.

7. Equivalentes a los ayuntamientos peninsulares.

8. Esta situación acabaría por preocupar a Moriones, quien en una carta al por entonces ministro de Ultramar, José Elduayen, explicaba los problemas que suponía para la dominación española, el hecho de que gran parte de la Administración local estuviera en manos de indígenas. Véase la carta n.º 37.

9. Véase *Historia de España. La era isabelina y el sexenio democrático (1834-1874)*, T. XXXIV, pp. 985-986 (1981).

10. Era un hecho conocido el contrabando de armas desde Singapur hacia los insurrectos de Jolo. Véase MORIONES y MURILLO, D. y PANIAGUA PÉREZ, J. (1988), p. 29.

11. Véanse las cartas n.º 30 y 38. El bandidaje no era exclusividad de la isla de Jolo, también se daba en Camarines Norte, Caraga, Mati y Catel entre otras.

12. Se declaró el estado de sitio en las ciudades de Manila, Batangas, Cavite, Pampanga, Batan, Zambales, Pangasinan, Tarlac, Burlacan, Nueva Ecija, Laguna, Tayabas y el distrito de Morang. Véase MORIONES y MURILLO, D. y PANIAGUA PÉREZ, J. (1988), p. 126-127: "*El bandolerismo enseñoreado en varias y mas importantes provincias, declaradas para contenerle y sin ser sello bastante en estado excepcional*".

13. Véanse las cartas n.º 35 y 37.

sin embargo el mal era endémico, pues a dichas actividades se dedicaban en la mayoría de los casos, muchos habitantes de los pueblos¹⁴.

El por qué de este apego al bandolerismo hay que buscarlo casi exclusivamente en la dominación española. Las contribuciones injustas a todas luces, y en muchos casos ilegales, a lo que se añadía un reparto nada equitativo de los fondos, las forzosas quintas y la actitud del clero peninsular hacían que buena parte de los indígenas huyeran de los núcleos de población, remontando los montes cercanos, y dedicándose al bandidaje como medio de subsistencia. A estas causas Moriones añadiría la crisis monetaria por la inundación del mercado de plata mejicana, y el monopolio de especuladores chinos. Poco podía hacer para subsanar rápidamente tres siglos de dominación, salvo imponer una costumbre peninsular muy extendida, las notas informativas¹⁵.

Otro aspecto destacado en sus memorias y en el epistolario es la cuestión internacional del Sultanato de Jolo. Este asunto no sólo afectaba a las islas, también repercutía en la Península y al resto de las potencias europeas, en especial Inglaterra y Alemania, que se negaba a admitir la soberanía española sobre aquella zona¹⁶. El marqués de Oroquieta, conocía la situación del sultanato de Joló provocada de forma directa de la mano de Silvela y Collantes años atrás, y sabía de las dificultades y extrema cautela que requerían los tratados entre Mamad Jamalul Azam ibni, a la sazón Sultán de Joló, y los Dattos de la isla. Siendo consciente de todo ello Moriones entró en conversaciones con el sultán de Joló y algunos Dattos o cabecillas locales. En sus memorias no aparecen los verdaderos motivos de aquellas conferencias, pero la realidad es que se aspiraba a controlar al Sultán a costa de eliminar a algunos de sus rivales en el trono, en concreto al Datto del Río Grande, el más poderoso de la zona, y quien más posibilidades tenía de derrocar a aquél¹⁷.

14. Son los denominados convidados, que tras el saqueo recibían parte del botín. Eran gentes sin oficio, vagabundos y jugadores empobrecidos que tras el golpe volvían a sus casas realizando una vida totalmente normal. Su importancia radicaba en su labor informativa sobre movimientos de las fuerzas gubernamentales. Véase MORIONES y MURILLO, D. y PANIAGUA PÉREZ, J. (1988), p. 128.

15. Era un modo de vigilancia y control consistente en indicar conducta, antecedentes, moralidad, vagancia, modo de subsistencia, etc. De esta manera se creaba un ambiente de inseguridad que coartaba los hechos delictivos de los vecinos. *Ibidem*, p. 128.

16. “*Se trata, señores, de nuestras posesiones en Oceanía, que están constituidas por más de un millar de islas en una extensión de 300 leguas de longitud por unas 200 de latitud; imperio colonial codiciado por todas las Naciones; imperio que exige mucho cuidado, mucho esmero, porque tenemos vecinos muy poderosos. Tenemos la proximidad de los Imperios de Japón y de la China, que entran a pasos agigantados por el camino del progreso, singularmente en el arte de la guerra moderna; tenemos la proximidad de la Cochinchina, donde bien incautamente por cierto auxiliamos el establecimiento de los franceses; tenemos las dos poderosas colonias inglesas de Hong-Kong y Singapur; tenemos las dos posesiones holandesas de Java y de Borneo mismo; y tenemos sobre todo, Sres. Diputados, a alguien que se cierne por aquellos mares; alguien que no tiene un pedazo de tierra colonial, alguien que ha ensordecido el espacio de Europa con el estruendo de sus batallas y el éxito de sus victorias y que anda buscando algo que ensanche su poder; Alemania, en fin, que tiene puestos los ojos en aquellos mares de la Sonda.*”. Discurso de Francisco Cañamaque Jiménez en las Cortes, en la sesión del Miércoles 21 de diciembre de 1881. Sobre Joló y la Isla de Borneo. Cañamaque fue periodista, escritor y político, así como Consejero del Supremo de Marina, y diputado a Cortes en diversas legislaturas.

17. Véanse las cartas n° 36 y 37.

“La crisis social por que está atravesando la Europa, hace que por el momento no crea el Soberano necesario, ni conveniente, hacer uso de lo bien dispuesto que tiene U. (al) Sultán, hasta que creamos que aquí puede arreglarse con facilidad lo de Sandacan y nuestra soberanía en todo el Archipiélago¹⁸”.

El 22 de julio de 1878 se declararía la soberanía de España sobre el archipiélago de Joló¹⁹, y los joloanos fueron declarados súbditos de Alfonso XII. Todo ocurrió de manera diplomática, aunque Moriones no descartaba en ningún momento la vía militar “*si las negociaciones no adelantasen o llegasen a tomar una forma que no fuera conveniente a los intereses de España...*”²⁰, habida cuenta de la volatilidad de los acuerdos firmados por los naturales de aquellas tierras²¹.

Con respecto a la diversa temática tratada en las fuentes poco más cabe destacar de lo dicho en sus memorias. Si acaso matizar algunos puntos como el económico, el cultural y la cuestión del clero. En lo económico, Filipinas centraba su riqueza en la agricultura y el comercio. Sin embargo, aunque producía arroz, azúcar, café, etc. en abundancia, carecía de comunicaciones y de una industria manufacturera que ejerciera de verdadero motor de desarrollo de las islas. Los españoles, a pesar del intento de algunos particulares en aplicar los nuevos avances industriales, se limitaban a la extracción de materias primas que eran enviadas a la Península, o a países como China o Inglaterra para su transformación²². Si a esta situación añadimos que la mayor parte del co-

18. Véase la carta n° 36.

19. “*Al amparo y protección de nuestra bandera se hallan hoy establecidos naturales y extranjeros en Joló, creándose un pueblo industrial y comerciante que con notable acrecentamiento cada día promete fructuoso desarrollo en remota fecha...*”. Véase MORIONES y MURILLO, D. y PANIAGUA PÉREZ, J. (1988), p. 132. “*El capitán general de Filipinas, Domingo Moriones, ha teleografiado al Gobierno indicando el sometimiento del sultán de Joló a la soberanía de la nación española y a la autoridad del Rey de España. A la paz en Cuba se une ahora la de los territorios de Oriente y Joló dejará de ser un nido de piratas que, aunque castigados duramente por las tropas españolas, no dejaban de causar grandes perjuicios*”. Diario de Cádiz. 15 de marzo de 2003.

20. Véase la carta n° 37.

21. Véase la carta n° 36 y 37. Mención aparte, y de especial relevancia fue “la cuestión de Sandacan”. Isla situada en la costa norte de Borneo, y arrendada por el Sultán de Joló al súbdito inglés Barón Owerbed., “*El gobernador de la isla de Labnan, de la isla a la que se refería el Duque de Tetuán en Septiembre de 1861, que por desgracia nuestra es inglesa, no ya de un particular, sino una posesión de la Corona Inglesa; el gobernador de esa isla, digo, fue en Diciembre de 1877, según dice un artículo del Times que tengo a la vista, a dar posesión de Sandacan y otros puntos a una compañía inglesa en nombre de la Reina de Inglaterra y del pueblo inglés. El hecho no pudo ser más oficial y solemne. ¿Y qué hicisteis en 1877 en presencia de semejante usurpación? ¿Por qué no protestasteis como protesto el Duque de Tetuán, contra esa invasión de nuestro territorio? He buscado entre las notas oficiales y no he encontrado ninguna protesta contra esa ocupación violenta de la costa Norte de Borneo por el Gobierno inglés; y eso, señores, que después de tal suceso, llevado a efecto de la manera cautelosa y hábil con que los ingleses hacen todas sus adquisiciones; después de haber tomado posesión formal de Sandacan y Papan, como si esto no fuera ya bastante, se ha dado recientemente por Inglaterra a los que explotan y rigen esa parte de Borneo, a la compañía poseedora que lleva para razón social el nombre de ‘Compañía del Norte de Borneo’, una carta real por la cual se le otorgan todos los atributos de la más amplia y cumplida soberanía, como son: El poder de vida y muerte, el derecho de propiedad sobre el suelo, el derecho de hacer leyes, el de acuñar moneda, el de formar un ejército y una armada, y el de imponer derechos de aduana sobre los barcos del interior y extranjero...*”. Discurso de Cañamaque en las Cortes, en la Sesión del Miércoles 21 de Diciembre de 1881. Sobre Joló y la Isla de Borneo.

22. Véanse las cartas n° 38, 39 y 40.

mercio se hallaba en manos de extranjeros, especialmente ingleses y chinos, nos encontramos con una colonia con menguados beneficios para la metrópoli, lo que indica el poco atractivo que ejercía para los inversores españoles.

La cultura y el idioma español no habían calado como en otras colonias, y la entrada de Moriones supondrá el relanzamiento de antiguos proyectos, así como la extensión a las islas de la Institución Libre de Enseñanza. Fue una de sus bazas más importantes a la hora de extender el españolismo en la colonia, pero al mismo tiempo uno de sus mayores quebraderos de cabeza debido principalmente a lo intrincado del territorio, a la falta de comunicaciones y al apego del indígena hacia sus modos de vida tradicionales²³.

El clero era el máximo elemento de poder en las islas. Enfrentado entre el regular y el secular, el primero había amasado grandes fortunas y se mostraba reacio a cualquier tipo de reforma que amenazara sus intereses. Por el contrario, el secular se hallaba en condiciones precarias, por lo que no era anormal verlos involucrados en muchas revueltas como la de Cavite. Moriones en ningún momento puso en entredicho la autoridad de la Iglesia²⁴, que actuó así sin ninguna cortapisa en la consolidación y gobierno de las islas. Las misiones constituían la única presencia española en aquellos lugares más remotos, recogiendo numerosa información geográfica, lo que afortunadamente nos permite conocer el modo de vida nativo y las dificultades que se encontraron a la hora de consolidar homogéneamente el poder de hecho de España sobre Filipinas²⁵. En muchas ocasiones, era el propio obispo quien hacía llegar estas cartas geográficas a Moriones, en un intento de justificar la actuación de la Iglesia²⁶.

A través de todo el epistolario encontramos ejemplos de las actividades y actuaciones del clero español²⁷, al mismo tiempo que nos presenta a un cada vez más emergente clero indígena, verdadero motor del cambio social que se estaba produciendo en las islas y fuente del incipiente sentimiento antiespañolista²⁸. Este sentimiento no hay que achacárselo a las actuaciones del clero en exclusiva, pues los cada vez más continuos choques entre los castilla²⁹ y los indígenas, mestizos y los españoles filipinos³⁰, así como una Administración de justicia cada vez más corrupta³¹, eran el caldo de cultivo ideal para las aspiraciones autonomistas de los terratenientes.

Un aspecto de la política de Moriones fue la importancia que dio a la salud pública y a la medicina. Se propuso acabar con las supersticiones y hechicerías, enfrentándose abiertamente a dos figuras muy extendidas, las parteras y los “mediquillos” del país³².

23. *Ibidem*. Véase del mismo modo la carta n° 46.

24. Véase la carta n° 29.

25. Véanse las cartas n° 38 y 39.

26. Véase la carta n° 38.

27. Véase la carta n° 31.

28. Véanse las cartas n° 35 y 37.

29. Así eran denominados los españoles en la isla.

30. Véanse las cartas n° 33, 35, 37 y 41.

31. Véanse las cartas n° 41, 42 y 49.

32. Figura muy extendida en las islas. Sus técnicas curativas distaban mucho de los procedimientos de la medicina moderna, basándose en remedios caseros, rituales religiosos y hechizos varios. Véase la carta n° 38. Buena parte de la culpa la tenían los precios abusivos que se cobraban. Véase la carta n° 34.

Para ello creo dos escuelas básicas dependientes de la Universidad de Santo Tomás, la de matronas o parteras, y la escuela especial de practicantes de Farmacia y Medicina. A pesar de ello fracasó por el apego del indígena a sus ritos y costumbres. No obstante, donde sí consiguió un importante avance fue en lo referente a la salud del cuerpo militar, muy castigado desde antaño por enfermedades del país e insalubridad de los destacamentos³³.

V. La situación peninsular

A pesar de estar en Filipinas, Moriones nunca estuvo aislado de la metrópoli, es más, tuvo un conocimiento profundo de la situación política por la que atravesaba el país de la mano del ministro de Ultramar José Elduayen, José Pablo de Baraola, Muñiz y Rafael M. Caracciolo, es decir un elenco de personajes que englobaban desde el disidente Muñiz, hasta el monárquico Caracciolo, que le tenían informado de la situación política peninsular³⁴.

A finales de 1879, Moriones pidió la excedencia y su vuelta a la Península debido a graves problemas de salud, solicitud que le fue otorgada en marzo de 1880. Sustituido por Primo de Rivera, el marqués de Oroquieta regresaría a Madrid en situación de cuartel, donde se presentaría a Diputado a Cortes por Zaragoza, provincia en la que gozaba de gran prestigio por su decidido apoyo a la construcción del ferrocarril de Canfranc, así como por el adquirido en sus campañas militares anteriores. Sin embargo, no llegaría a ocupar el puesto, ya que murió el 4 de enero de 1881, siendo enterrado en el panteón familiar de Egea de los Caballeros, ciudad de la que era hijo adoptivo.

Anexo 1. Cartas³⁵

Carta n.º 28. *Zaragoza 25 de octubre [s.d.]*

Mi querido general:

Mi amigo D. Francisco Zapater hará á U. una visita de mi parte. Mucho me he alegrado de su nombramiento porque con su honradez é inteligencia ha de cooperar a los patrióticos fines que U. llevó á ese archipiélago.

Confío en que dará á U. gusto y que se conquistará con su buen proceder la proteccion de U.

Nada digo á U. de cosas solo que la opinion espera que D. Alfonso haga con el feudalismo actual de los politicos lo mismo que hicieron los reyes Catolicos con el de los nobles. Sino Dios sabe lo que sucederá.

33. Véanse las cartas n.º 38, 39 y 40.

34. Véanse las cartas n.º 32, 43, 44, 45 y 48.

35. Se reproducen con la ortografía original.

Deseo que se haya aliviado U. de su indisposicion y que vuelva a la peninsula como conviene al pais y á U. y desea su afectísimo (...)

Marco José?

Excmo. Sr. D. Domingo Moriones, Marqués de Oroquieta.

Carta n° 29³⁶. *Excmo. Sr. D. Domingo Moriones, Marqués de Oroquieta.*

Nueva Cáceres 15 de Marzo de 1877

Mi venerado General: por el correo de esa Capital, que acaba de llegar, he sabido con la mayor satisfaccion la feliz llegada de U. para hacerse cargo de la elevada y merecida posicion, que S.M. ha tenido á bien confiar á su genio militar, á su notoria actividad, y á las distinguidas cualidades que todos le reconocen para gobernar este Pais con severa justicia, y rectitud imparcial.

Sea U. muy bien venido, mi estimado General, y después de enviar á U. mi pobre, pero leal y cordial enhorabuena, permítame que me la de a mi mismo, por haber recaído tan grande como espinosa mision en un General, á quien tuve el honor de saludar y conocer en Pamplona, y de quien recibí pruebas de estimacion, que jamas olvidaré; y permítame tambien que felicite al Pais por eleccion tan acertada, pues me constan los religiosos y patrioticos sentimientos, de que se encuentra animado, de los que ha hecho ya publica y entusiasta esposicion. Aunque estába prevenido de todo esto por nuestro comun amigo, y condiscipulo mio, Sr. Dn. José España, con todo me ha sido muy grato el ver tan plenamente confirmadas tan halagüeñas noticias con tan publico y oportuno testimonio en los primeros momentos de haber fijado sus plantas en las playas filipinas.

No concluiré esta carta sin ofrecer á U. como Gobernador Gral., y Real VicePatrono mi respetuosa adhesión como Español y como Obispo, asi como mi humilde pero decidida, entusiasta e incondicional cooperacion á todo cuanto crea util á los altos intereses que representa en las Islas el pabellón español, y con decir á U. que es Navarra la sangre que circula por mis venas, creo haber dicho lo bastante para que se persuada de la lealtad de esta oferta y cuente con la seguridad de mi distinguida consideracion, con que soy de U. atento y respetuoso Capellan.

Fr. Francisco (de Ortega), obispo de Nueva Cáceres

Carta n° 30. [*Sello de Comarines*]

Excmo. Sr.

Tengo el honor de someter á la alta penetracion de VE el pensamiento que con los datos que hé podido recoger principalmente del Comandante y Capitan de la Guardia Civil de esta provincia concedores prácticos de la localidad, acerca del modo de obtener la completa reduccion

36. La numeración corresponde a la continuación de la primera parte de este trabajo, véase Huarte de San Juan, n° 9, pp. 227-268.

de los habitantes del Monte Isarog enclavado en el centro de esta provincia, cuya necesidad justifican los males sin cuento y funestas consecuencias que su carácter salvaje y ferocidad producen á los pueblos que circundan dicho monte, por más que en algunos casos ó muchos reconocan como causa á origen las relaciones que los habitantes de estos sostienen con aquellos, unas véces para encontrár entre ellos refúgio en donde ocultarse y de aquí los remontados³⁷, y otras véces para cambiar sus productos ó realizar los que con malas artes adquieren y qué de los abusos que en ello con frecuencia cometen, tengan que sufrir los efectos de su venganza, sentimiento desarrollado en dicha raza en alto grado.

El cálculo mas aproscimado que ecsiste acerca de la población que cuenta hoy dicho monte, és el de doce á catorce mil almas, escediendo los varones á las hembras, en razón á los muchos remontados, siendo cosa sabida el pavor que les infunden las armas de fuego, así que carecen de ellas, usando solo las flechas que manejan con una destreza admirable, en muchas ocasiones envenenadas por médio de jugos de plantas que poseén, produciendo asi heridas mortales; y en segundo lugar, ó sea cuando consiguen derribár alguno ál verse atacados cuerpo á cuerpo, usan del minasbal, haciéndolo con tál saña que despierta en ellos una sola gota de sangre, que si son veinte contra uno que se les ha resistido á entregarles el animal que lleva ó el objeto de su rapiña, otros tantos tájos hán de darle, habiéndose dado casos de hallárse cadáveres completamente destrozados é imposible su identificacion. Habitan en la falda del monte hasta un tercio de su altura en el que se introducen la mayor parte de las veces subiendo las vertientes de los rios á los que desembocan las veredas hechas en los bosques, solamente prácticables para gente de á pié, tanto que los animales que roban tienen que esconderlos ó matarlos y descuartizarlos, para llevár la carne á sus viviendas, pues de otro modo tendrian que abandonarlos, cual lo hacen cuándo la persecucion és inmediata á la comision del delito. Ecsisten sin embargo sendas, que aunque dificiles se obtiene por ellas subir al monte á mayor altura, ó sea á la inhabitada que para conocerlas és facil hallar gente práctica.

Dados estos antecedentes y bajó la base dela fuerza é intimando, seria facil su esterminio pero para ello es preciso establecer en los puntos que se cree mas conveniente, destacamentos del Ejército auxiliados de los habitantes de los pueblos de la Provincia: estos destacamentos por las circunstancias del monte, tanto por la espesura del arbolado y malezas, tanto por su insalubridad, tendría que establecerse en la falda, haciendo batidas diarias para ir buscando los puntos habitados por los monteses, conseguiria á la véz que ir talando cuantas siembras hallasen destruir á todo el que se resistiese y capturar al que dejase de hacerlo para sér conducido á la autoridad y por este destinado á confinamiento á uno de los puntos de Mindanao ú otro que se considerase á propósito, pues de permanecer en esta localidad á cierto tiempo volveria á poblarse el monte.

Para este trabajo ó campaña, que ciertamente seria penosa pero de satisfactorios resultados, dada la estension del monte cuyo perímetro és de unas ocho leguas en la parte baja á juicio del que tiene la honra de esponer á VE. sería necesario hacer uso de los médios y fuerzas siguientes.

37. Figura bastante común en las Filipinas, también se les denominaba monteses. Muchos indígenas se iban a los montes para huir del pago de impuestos, realización de trabajos o su incorporación a quintas.

1º. Destinar una fuerza del Ejército que no baje de dos compañías cada una de ellas de cien hombres y el completo de oficiales.

2º. Ordenar que entre los pueblos de la provincia se faciliten cuatrocientos hombres armados y suministrados con cargo á los fondos locales por no creer posible que los pueblos puedan sufrir este cargo.

Distribuidas estas fuerzas entre los pueblos establecidos en la falda del monte; publicar un bando en el que bajo las penas más severas se prohíba á todos sus habitantes el que puedan comerciar ni auxiliar en nada á los monteses.

Hacer saber también á estos que en el término que se les fijara, bajen á presentarse á la autoridad pues en caso contrario serán destruidos por la fuerza.

Cumplido los extremos que antes se citan dará principio la campaña, estableciendo ocho puntos en los puestos mas convenientes, compuesto cada uno de veinticinco individuos del Ejército y cincuenta de los que los pueblos faciliten, debiendo haber entre estos guías prácticos de la parte que cada punto debe recorrer; cada puesto estará mandado por un oficial.

En cada uno de los puntos que se establezcan será indispensable construir casas provisionales de caña y nipa³⁸ para preservar la fuerza de la humedad que tan perjudicial es á la salud en todo el monte.

Creiendo que la campaña podrá durar tres ó cuatro meses, será conveniente de principio en el mes de Diciembre para aprovechar la estación de la seca pues en la de las lluvias será casi imposible el llevarle á cabo con éxito satisfactorio.

Lo espuesto creo suficiente para que sirva de base á las resoluciones superiores de VE. que tenga por conveniente dictar acerca del particular.

Dios gu(ard)é á VE. muchos años. Nueva Cáceres 25 de Abril de 1878.

Exmo. Sr.

Eduardo Alonso y Orduño

Excmo. Sr: Gobernador G(ene)ral de estas Islas

Carta nº 31. Exmo. S(eñ)or: Gob(ernado)r Cap(ita)n G(ene)ral de estas Yslas.

S. Rafael (Bulacan) 17 Mayo 1878

Ex(celestísi)mo. S(eñ)or:

Un crimen horrendo é imperdonable pa su autor; obliga al q(u)e incognitamente tiene el alto honor de dirigir á VE. estos humildes renglones.

El dia 10 del actual fué cruelm(en)te azotado por el Parroco de este pueblo Fr. Antonio Piernavieja y dentro de su misma casa convento, su criado llamado Mariano natural de Paembon de 17 a(ño)s de edad q(u)e fue destinado á su servicio por el Cabº BY Mariano, siendo la causa unicamente la de haber tomado sin su permiso 4 pesos pero q(u)e luego se lo confe-

38. Del malayo nipah, árbol de la familia de las palmas, alcanza los tres metros y crece en las costas y bajos cursos de los ríos de Filipinas.

só á su d(ic)ho amo = De resultas de aquel castigo, el día sig(uien)te á 11 falleció el infeliz Mariano siendo sepultado sigilosamente entre 12 y una de aquella noche p(o)r el mismo Párroco con asistencia del fiscalillo llamado Victorino de los Reyes y otros conocidos de este = Ex(celentí)mo S(eñor) el asunto q(u)e ocupa la alta atención de VE. es sumamente grave y bajo ningún concepto debe quedar impune el autor del crimen pues así lo mandan las Leyes Divinas y Humanas y de estas es VE. el único representante en este Archipiélago.

Sino temiera molestar tanto su alta atención me esplayaría en el relato de hecho tan repugnante abusando de la inocencia de un infeliz indígena q(u)e siempre es en descredito del noble corazón Español; bajo este punto de vista me limitaré á dar á VE. datos fidedignos que atestiguaran la verdad del hecho, si como espero se digna VE. adoptar una medida enérgica y reservada p(ar)a su esclarecim(ien)to. Así pues cito á VE. como sabedores de lo ocurrido á Teodoro Lopez y Nicomedes Infantado, Sacristanes mayores del Convento, un nombrado Tomás Casimiro Vergel, Teodoro Sarmiento y otros monacillos del mismo; un nombrado Domingo q(u)e es cocinero del Parroco Piernavieja, la esposa del aquel, Ramon Aura cochero y otros criados del convento: además de los citados son sabedores tambien varios vecinos de este pueb(l)o entre ellos Esperidion Estrella y su padre Teodoro ambos cantores de la Iglesia, todos los cuales cuando el caso lo requiera estarán prontos á declarar cuanto saben sobre el particular con los detalles mas minuciosos del sitio y hora en q(u)e tuvo lugar el crimen

Ahora bien Ex(celentí)mo S(eñor) no dudando de la benignidad y acreditada justicia muy notorias en VE. le rogamos muy encarecidam(en)te se sirva ordenar con la necesaria cautela se persone en este pueb(l)o una persona digna de su mas alta confianza p(ar)a q(u)e instruya la correspond(ien)te sumaria averiguacion del hecho ya tantas veces referido, prescindiendo en absoluto de que tome cartas en el asunto el S(eñor) Alc(ald)e de esta proxi)nci)a de Bulacan por motivos q(u)e nos reservamos = tambien suplicamos a VE. q(u)e antes de nombrar su delegado, como medida de precaución se digne disponer q(u)e p(o)r cualquiera motivo ó causa q(u)e no dé lugar á sospechas, se presente en esa Capital el Párroco de este puebo de S. Raf(ae)l Fr. Ant(oni)o Piernavieja á objeto de evitar toda intriga por su parte p(ar)a ocultar el crimen q(u)e ha cometido.

Descanzamos en la recta y acreditada justificació)n de VE. de q(u)e no dejara de tomar una determinacion en esclarecimiento de hecho y no dude q(u)e le viviremos eternamente muy agradecidos por tan especial gracia que imploramos con toda justicia.

Un vecino de S. Rafael.

Humilde subdito de VE.

Carta nº 32. [Membrete: "RMC"]

Madrid 27 Junio 1878

Mi muy querido Domingo; tenia deseos de escribirte largo pero tristemente impresionado por la desgracia de la muerte de nuestra Reyna³⁹, no lo haré mas que para darte cuenta, que ya he cesado de ser Ayudante de S.M.

39. Doña María de las Mercedes de Orleans y Borbón, contrajo matrimonio con su primo Alfonso XII el 23 de enero de 1878, falleciendo el 26 de junio de 1878.

A pesar de esto y como todavía la orden de mi nuevo destino, no me la han comunicado, he ido todos los días a Palacio varias veces hasta hoy que se han llevado ya el cadáver al Escorial.

Presenció la salida de la alcoba de la Reyna en el momento en que dejó de existir y es un cuadro que no se me olvidará nunca, sobre todo la figura de la madre. No puede describirse, es la primera vez que he besado la mano al Rey y dandome un apretón de manos me dijo ¿por que no me mataron en Esquinza⁴⁰? Desde las siete de la mañana hora en que leyó el patriarca de los judíos la recomendación del alma, con asistencia de toda la familia, del Gobierno y damas y Gefes de Palacio, duró la agonía hasta las 12 1/4 en que espiró.

Ya habrás leído detalles y descripciones en muchos periódicos así es que los omito.

El Rey está inconsolable quería acompañar al cadáver al Escorial y enterrarlo en la capilla provisional en que ha y que ponerlo hasta que se concluya el panteón de Infantes, pues aunque ha sido Reyna, no habiendo tenido sucesor no puede ir al de Reyes. No ha querido que la embalsamen ni que la lleven al pudridero y se propone pasar al Escorial cuando pase el noviciario.

Haciendome un favor, ni que haya sido indicacion de S.M. ni yo la he solicitado directa ni indirect(amen)te, me han nombrado Secretario de la Direccion de Estado Mayor, hoy creo que corren las ordenes y ya sabes que el Director es el Conde de la Cañada. Aunque no es un destino que me cuadre tengo que agradecerlo mucho.

En una de mis ultimas se me olvidó incluirte la cuenta de las fajas que hoy te mando para que sepas lo que tengo yo en mi poder del dinero que me dio S. Roman.

Parece ser que Campos no quiere ser Duque de Sagunto, sin venta, y como tienen empeño en hacer Cap(itán) G(ene)ral de Ejercito á Jovellar⁴¹, creo que le hacen la forzosa á Campos diciéndole que sino admite el título, no será el otro Cap(itán) G(ene)ral.

*Cuidate mucho, dá un abrazo á Teofilo y demás amigos y sabes te quiere de verdad
Rafael M. Caracciolo*

Carta nº 33. [En membrete: "Gobierno P.M. de Ilo-Ilo. Particular"]

Ex(celentísi)mo Marques de Oroquieta

Mi venerado General: Con profundo sentimiento tomo la pluma para ampliar á VE. lo que de oficio le digo por este correo referente al Com(andan)te de Carabineros D. Jacinto Martinez: el hecho en realidad es el siguiente

El Sr. Martinez que en este pueblo y los de Jaro y Molo debe dinero á infinitas personas, adeudaba al chino Leon Perez 200 pesos: preso este por denuncia del contratista de Anfion en el acto de llevar opio de contrabando hubo de recurrir al Sr. Martinez para que intercediese por

40. Tras su proclamación como Rey, Alfonso XII marchó al Norte para ponerse al frente del ejército que allí operaba, y en el denominado Monte Esquinza (Navarra), donde mantuvo varios encuentros con jefes de ambos bandos, sufrió un atentado contra su vida.

41. Joaquín Jovellar Jover. ministro de Guerra entre 1875 y 1879.

él y dicho Gefe trató de intimidar a l Contratista, á quien tambien debía desde el dia de la llegada de este 250 pesos, con objeto de recabar la libertad de aquel.

Temeroso el amenazado me produjo queja, y sabedor de ello el Sr. Martinez, á pretesto de que iba á pagarle y recoger sus recibos, fue tres veces en la noche á casa del contratista acompañado de un sargento á quien sienta á su mesa y de un Cabo que debiera estar procesado, y penetrando la última vez en ella, empezó á palos y bofetones con los dependientes de la casa-estanco causando un verdadero escándalo en la poblacion y un completo pánico en los Chinos.

Al pedir á dicho Gefe en el acto urgentes esplicaciones, me las dio verbales en la forma que indico á VE. en mi oficio y desaprobando su conducta le previne se abstuviera de promover otro disgusto de índole semejante; Pero el Contratista y sus dependientes habían abandonado la casa y sus intereses y ni persuasiones ni seguridades de ningun género bastan á vencer el temor que en ellos ha dejado la agresion y que fomentan las amenazas que posteriormente dicen haberles hecho el Sr. Martinez de pegarles un tiro, amenazas que, como VE. comprenderá, no deben tomarse en serio, pero que bastan para tener en alarma constante á individuos de una raza tan apocada como la China.

Este hecho, grave en sí, lo es mas por afectar al Contratista de una Renta del Estado, al que debe darsele proteccion por todas las Autoridades y muy especialmente por la fuerza de Carabineros, y unido á otros hechos que omito por no ser del caso, me obligan á rogar á VE. traslade á otro punto al Com(andan)te Martinez, implorandole al propio tiempo no tome con él otra providencia mas seria. Conciliador por temperamento, transijo y tolero mientras el decoro y el deber me lo permiten; pero amigo de dar yo el ejemplo y de que todos me sigan por el camino derecho, no puedo consentir á mi lado ni á mis ordenes á quien no obre de igual manera.

Tiene el honor de repetirse atento SS. y subordinado

Camilo Millan⁴²

Iloilo 16 Agosto 1878

Carta n° 34. Manila y Octubre 4/78

Los medicos

Ex(celentí)mo S(eño)r Capitan General:

Un deber de justicia me obliga a llamar la atencion de V.E. los medicos! Los medicos hombres lucrativos é inconciderados! Hombres sin alma sin conciencia y sin honor (salva rara ecepcion) estan explotando a todo el mundo, esto es, ro...sin mascara...por mas que ha salido en estos diarios la cuota que la Autoridad superior les fijó de 4 r(eale)s o sea medio peso por visita y cuatro pesos por consulta: esos entes llevan 8 pesos consulta y visita lo menos un peso: menos, cuando por dos visitas han llevado cincuenta pesos: Lo pongo en conocimiento de V.E. para que como Rey de estas ya las ponga cuota si lo juzga conveniente

P.A.C.

42. Camilo Millán, redactor español de varios periódicos y director del "Eco de Filipinas". Posteriormente fue elegido Gobernador de la provincia de Ilocos Norte.

Carta nº 35. *Exmo. Sr. D. Domingo Moriones Capitan General de estas Islas*

Manila y Octubre 20/78 =conservese la fecha= (indicado en el texto)

Respeto cero por parte de los indios a toda autoridad y personas civiles

Un deber de Español: me obliga ha llamar la atencion de V.E. Con sentimiento veo, como V.E. no ignora, que la Universidad y toda clase de colegios, seminario etc. son colegios de filibusteros⁴³, ¿que digo? de cabecillas de enemigos mortales de la Patria, que cual madre cariñosa no ha perdonado medio en proporcionarles la civilización, de la que se aprovechan para conspirar, concibiendo planes los mas inhumanos y crueles contra los Españoles, necesario es que V.E. con su sagacidad y energico valor y entereza, si lo júzga conveniente, haga desaparecer estos focos de insurreccion, del modo que lo crea mas conveniente, antes que halla que lamentar desgracias sin cuento, ¡alerta! Que la obra del inmortal Magallanes se destrulle, que el pabellón Español se pisotea, que la sangre Española se vierte a torrentes, que se viene encima la ecatombe =de alferéz indio en adelante a España: sí, el que avisa a V.E. todo lo ve, no conoce el miedo, morirá peleando, pero sin fruto: estamos á tiempo de arreglarlo todo sin ruido | Si á Luis Capeto cuando le digeron la revolucion estalla, hubiera egecutado al Duque de Orleáns y demas sos pechosos, no hubiese habido ochenta y tres= No digo que se egecute a nadie pero si golpes con gracia como V.E. sabe dar.

El clero indigena canonigos y Presbiteros todos anti Españoles, los mestizos y los Españoles filipinos hostiles azolapados = No desprecie V.E. el aviso, y no pase como a los frailes el 34 que se veían degollar y no lo creían = Soy de V.E. ssgbsnc

MA [rúbrica]

Todo oficial ó gefe nacido en Filipinas á España. Todos son filibusteros, y los Españoles que no tienen oficio ni empleo los mas hostiles +

Carta nº 36. [*Membrete: Ministerio de Ultramar*] 27 Dic(iembr)e 78

Exmo. Sr. D. Domingo Moriones

Manila

Mi distinguido General y querido amigo: en medio de las ocupaciones parlamentarias que afortunadamente terminarán en la presente semana y cuyo gasto estoy haciendo casi exclusivamente, no quiero dejar salir el correo, sin acusarle el recibo de la suya del 2 de Nov(iembr)e y del telegrama en que participaba que el Sultán de Joló estaba dispuesto á todo lo que se creyera conveniente: pero la circunstancia de haberse renovado casi por completo el personal diplomático extranjero aquí y de que los nuevos parecen animados de excelente espíritu, á que responder tambien la crisis social por que está atravesando la Europa, hace que por el momento no crea

43. Debido a la oposición expuesta de los filipinos liberales hacia los frailes, este periodo y forma de gobierno acabó llamándose en las Filipinas durante el siglo XIX "frailocracia". Los frailes, sin embargo, llaman a todos sus críticos los "filibusteros justos".

el Sob(eran)o necesario, ni conveniente, hacer uso de lo bien dispuesto que tiene V. Al Sultan, hasta que veamos que aquí puede arreglarse con facilidad lo de Sandacan y nuestra soberanía en todo el Archipiélago.

Desde luego cuente V. Por aprobados los regalos que haya hecho al Sultan y á su hijo, pues bien económicos son, sobre todo, comparados con los gastos de la guerra.

Veremos los resultados que dán los ensayos de la Marina de guerra de los nuevos carbones de cebú, que si resultasen buenos, indudablemente sería una gran economía y además de inmensas ventajas para nosotros.

Por este correo remito el presupuesto de esas Islas, que ha sido verdadera sorpresa aquí, pues la idea general era la del más lamentable estado de su hacienda. Por eso y como creo que á V. Se debe principalmente el resultado de presentar estos presupuestos, pues con su clara inteligencia ha sabido apreciar perfectamente la situación de esas Islas, y apoyar al Intend(ente) á cuyas prendas V. Mismo hace justicia y todos nosotros, pues como el verdadero valor lleva unido la modestia y no viene con pretensiones que embarazan el curso de la Adm(inistraci)on, hemos podido venir á un presupuesto seriamente nivelado en mi opinion, y aun espero sobrantes si V. Me ayuda disminuyendo considerablemente el cuerpo de gefes y oficiales sin destino y enviándolos á la Península, lo cual disminuiría de un modo notable la cifra de los gastos, tanto más necesario cuanto que ya tengo anunciado el concurso para el cable á Hong-cong, de modo que esté V. en comunicacion directa con la Metrópoli, cosa absolutamente indispensable para el buen Gob(iern)o de esas Islas, y para tranquilidad de las autoridades locales; espero tambien contratar con la empresa Olano un correo mensual directo en dia fijo y si V. Ha conseguido hacerlo ahí de las tres líneas de vapores, me parece que la transformacion que vá á sufrir ese Archipiélago será aún más notable de lo que pudiera esperarse.

Mucho me satisface la noticia de que está lloviendo y de que está asegurada la cosecha de arroz dónde ha podido sembrarse, pues esto resuelve una grave cuestion para V., que era la del hambre.

Veremos el reglamento de colonias que V. Me ofrece y que como todo lo suyo espero ha de ser bueno. Por mi parte, habiendo tenido ocasion en el Congreso, le he hecho á V. La justicia que se debe á sus especiales cualidades.

Tenga V. La seguridad de que será aprobado el gasto hecho en la Paragua y Joló con los deportados y no sé si podrá ir tambien lo del Coronel Madan.

Y por hoy me despido, por que además de los trabajos del Senado para la rescision del contrato del Banco hispano colonial, se reunen los tres correos de esa, Cuba y P(uerto) Rico.

Deseo, pues, siga V. Perfectamente de salud y tan afortunado como hasta ahora, pues en ello tiene una verdadera satisfaccion su afino. amigo ss.

q.s.m.b.

P. Elduayen⁴⁴

44. José Elduayen Gorriti, marqués del Pozo de la Merced. Ocupó el Ministerio de Ultramar entre 1875 y 1881, y el de Estado entre diciembre de 1879 y febrero de 1881.

Carta n° 37. [*Membrete: Ministerio de Ultramar. Gabinete Particular*]
10 de Enero de 1879

Excmo. Sr.

D. Domingo Moriones

Manila

Mi distinguido General y querido amigo: contesto la suya del 15 de Noviembre en la que me manifiesta el accidente ocurrido al Regente de esa Audiencia Sr. Escalera á quien supongo ha anticipado V. la licencia que yo confirmaré aquí para ver si puede restablecer su salud.

Desde luego puede V. contar con que aprobaré las cuentas de decoracion y alhajamiento de Maracañanes, pues es mi deseo que á Autoridades que cumplen y desempeñan el cargo de la manera digna y patriótica con que V. lo hace, se les guarde todo género de consideracion por parte del Gobierno, demostrándose así la estimacion en que tiene sus servicios.

Conforme con los juicios y opiniones de V. respecto á los futuros peligros que para nuestra dominacion se han de hallar en el clero indígena, y en todos los ramos de la Adm(inistraci)on que revistan el mismo carácter esté V. seguro de que he de procurar por mí parte favorecer sus indicaciones y ver de que manera sin levantar prevenciones y con gran prudencia y tino puede llegarse a lo que V. desea y á lo cual puede V. contrivuir perfectamente, proponiendo hasta la supresion del colegio militar de Filipinas, pues no han de faltar ciertamente oficiales para ese ejército, ni para la Península.

No quisiera, al ménos, mientras yo ocupe este puesto, que de ninguna manera dejase ese importante mundo en el que ha prestado V. al Gobierno todo género de servicios y un concurso que nunca me cansaré de elogiar.

Ya le he manifestado en mis anteriores las razones por las que no nos conviene, por ahora, provocar en nada la cuestion de Sandacan, aunque lo sea con la cautela, prudencia y tacto con que V. me ha significado sus indicaciones. Estamos en un periodo tan crítico y tales son las alarmas y recelos de unas naciones con otras en Europa, que necesitamos no hacer sos pechar de nuestras intenciones, ni aparecer decididos amigos de unas y entregados á otras, ni la más ó ménos aparente hostilidad con ninguna. Si las negociaciones no adelantasen ó llegasen á tomar una forma que no fuera conveniente á los intereses de España, desde luego se le autorizaría para lo por V. propuesto.

Hemos procurado en toda la legislatura y puede decirse que ha sido la base de la política del actual gabinete, emplear con las oposiciones todo género de consideraciones y de política de atracción que V. tan justamente recomienda; pero el problema planteado, no solo aquí sino en Europa es tan distinto del que existía antes del 68, el desarrollo que las opiniones y hasta las pasiones revolucionarias han tomado en todo el mundo adelantando la siempre insoluble cuestion social, que verdaderamente puede asegurarse que dentro de los partidos monarquico-constitucionales, no habrá nadie que legal y prácticamente pueda conceder mayores libertades que la que da el actual Gobierno. Todos los puntos importantes de la política y que más han promovido los disturbios de la nacion, se han resuelto por un criterio completamente liberal: han estado las Cortes reunidas siete meses en 1878, tiempo que á penas ninguna otra nacion monárquica ha concedido jamás para dejar algun desembarazo á la Adm(inistraci)on y al Gobierno que no puede funcionar debidamente teniendo [Hoja 2ª] que ocuparse los Ministros con preferencia, de

los debates parlamentarios. La cuestion religiosa, la misma de imprenta, el cumplimiento estricto de la Constitucion, se ha llevado por el actual Gabinete de una manera que sorprende a propios y extraños, y hoy hasta los mas radicales prefieren la seguridad que ofrece esta honrada y leal política a aventuras de otra que no se halla formulada en ninguna otra parte y que no haría mas que quebrantar los resortes del poder público que todos los paises están reforzando, Alemania con sus leyes sobre los socialistas, Italia derrotando a un Gobierno cuyo Presidente ha salvado la vida del rey á costa de su sangre, Suiza encarcelando escritores y cerrando la imprenta periódica, y Francia misma teniendo Gambetta⁴⁵ que declarar que si bien la Republica es el mejor gobierno para la Francia, ni esta ha de ser propagandista ni dejar de reconocer que otras formas de gobierno pueden hacer la felicidad de otras naciones.

El actual Gobierno ofrecera a fines de febrero ó principios de Marzo a la resolucion de la Corona la disolucion de las actuales Cortes, ya porqué la parte electiva del Senado tiene que disolverse para que vengan á ocupar sus puestos los de Cuba y Puerto Rico, ya por las modificaciones que los Diputados a Cortes de Cuba introducen en el Congreso y ya tambien porque hecha una nueva Ley electoral con el concurso de todos los partidos el Cuerpo que se forme en su consecuencia, tiene derecho á ser consultado nuevamente, y este es el momento en que aconsejara el Gobierno de S.M. que medite si otras opiniones y otro partido debe sustituir a la actual política, facilitando de este modo, el uso de la Regia prerrogativa.

No pensamos si seguimos en el poder contar en nada ni para nada con los carlistas, ni D. Alfonso puede fundar lo más minimo sobre su aventurada adhesion si es que alguna hubiera y de que no han dado muestra hasta ahora más que Mendiri y algun otro, y no ciertamente para la política del actual Gobierno sino para la del Sr. Moyano.

Es la situacion del clero con la exaltacion del nuevo Papa muy distinta de la que tuvo con Pio IX y jamás se ha visto España en tan buenas relaciones con el Vaticano como hoy día y que menos dificultades se ofrezca para el desarrollo y planteamiento del articulo once de la Constitucion.

Conforme con V. en que la pérdida de la Reina es casi irreparable por muchas razones. No llegara, sin embargo, a plantearse la cuestion del casamiento hasta trascurrido el año del fallecimiento; pero cualquiera que ella sea segun los deseos de S.M., de lo que se puede tener seguridad es de que ninguna, ni personalmente, ni por medio de la familia ha de influir en poco ni en mucho en el ánimo del Rey respecto á la política de la Nacion.

He entregado a S.M. la caja con la oracion de las exequias celebradas ahí y me ha encargado manifieste á V. su [Hoja 3^a] gratitud por todo lo que ha hecho con tan triste motivo.

Satisfactorio es que el tiempo esté lluvioso y que la cosecha haya mejorado.

Aquí se han aprobado los gastos por V. hechos con motivo de las previsoras medidas tomadas sino hubiesemos llegado á tan ventajosa situacion y tenga V. la seguridad que lo mismo se hara con otras de idéntica naturaleza y que la aprobacion se hara extensiva al expediente de que me habla V. para terraplenar un mangle (subrayado en el texto) en Joló por el.

Agradezco su deseo restablecimiento de mi salud.

45. León Gambetta (1836-1882). Abogado y estadista francés, fue quien provocó la destitución de Napoleón III en 1870. Presidió la Cámara de Diputados entre 1879 y 1881, siendo elegido Primer Ministro en 1881.

He puesto á su debido tiempo, en conocimiento de S.M., sus telegramas con motivo del inicuato atentado contra él y cuyo autor ha pagado ya su culpa, aunque sin haber querido declarar los cómplices de este horrible delito.

Tuve que trasladar a Barroso á Puerto Rico, y espero los informes que le tengo á V. pedidos sobre los demás Magistrados, jueces y fiscales, para ver si llegamos á organizar ahí un personal de completa satisfaccion.

Y me despido deseandole á V. continúe en el buen estado de salud y repitiendome muy suyo y muy affmo. amigo s.s.

q.b.s.m.

P. Elduayen

Carta nº 38. Caraga 4 de Marzo de 1877

R.P. Juan Bautista Heras, Superior de la Mision.

R.P. Superior

P.C.

De regreso á Catel he ido á Mati, y estoy ya felizmente de vuelta. Loado sea Dios. Algo costoso ha sido el viage emprendido por tierra á consecuencia de los elementos y de las privaciones. Todo lo he visitado, pueblos cristianos é infieles y lugares de futura poblacion. Y empezando por los pueblos infieles; en la bocana de Manat, junto al Sibájai, trabajan los sácopes⁴⁶ del Capitan Caton y del Capitan Ambalon. Han rozado ya el lugar que ha de ser el pueblo de Sto. Domingo y construido el Camarin. En Magongong los sácopes del Capitan Mandabon han ya cortado los harigues⁴⁷ y construyen el pueblo de S. Nicolás; en Camboayan, S. Juan, los está cortando el Capitan Ignacio con sus sácopes; en Dapnang los Capitanes Japitan y Salilong construyen el pueblo de S. Victor; y en Baysan el de S. Manuel, los Capitanes Panaliqui y Cagutum. Así mismo el capitan Atog, en Lamiauan, construye el Carmelo y los Capitanes Duque y Basilio, en Baogo S. Luis. En Capanaan el Capitan Alimbung funda el pueblo de Sta. Fé; en Cabagoan los Capitanes Boato y Limente S. Pedro, y en Dauan los Capitanes Mandabon y Moncaas el de S. José. El Capitán Manucasi y el Capitán Lumbung adelantan á Santiago, junto á Tubud; y en Calatagan los Capitanes Benabe y Tibug tienen muy avanzado el de S. Ignacio, con su tribunal de tabla ya concluido; en Buauan, ha empezado ya el Capitán Mapayo el de Santa Maria, el de S. Francisco Javier tiene tambien su tribunal de tabla concluido, quien gobierna allí es el Capitán Dinyan. En Manlubung están abriendo ya el terreno los sácopes del Capitán Bung para formar el pueblo de S. Vicente de Paul. Junto á Mampanon el Capitán Manaytay se encarga de apurar las obras del pueblo de S. Estanislao. Tengo dada ya la orden para que el Dato y Pandita Komkom junto con los principales Tamai, Bantasan y Cuyangas hagan pueblo en Baguan, que se llamará S. Francisco de Asis. En Milüt si me obedecen

46. Del tagalo sacop, cuyo significado literal es "lo que está debajo". Equivale a súbdito, tributario.

47. De la planta hari-giri o Kalopanax ricino folius, de la familia de las araliáceas, propia de Asia oriental.

aquellos moros⁴⁸, formarán inmediatamente el pueblo de S. Agustín los Datos Butay, Taupan y Guibo, por otro nombre Ladiamuda. No pude ver en Mayo, á los Capitanes Mandayao Obsup y Puay que deben formar el pueblo de S. Benito; y si los sáopes del Capitán Vicentino con quien visité Lanygan se corren á la parte de acá de Mati, segun deseos, en Lanygan construirán los Tagacaolos, el pueblo de la Inmaculada Concepcion. Quisiera á la verdad, que mi jurisdiccion se extendiera hasta la punta de S. Agustin, para aumentar mi trabajo por el amor de Dios; pues hay en realidad mucha miés que recoger desde Mati hasta dicha punta. Cinco rancherías de Tagacaolos, una de Bilanes y siete de Manobos: las primeras situadas en Hagnimitan, Bato-bato, Cabitaugan, Vangon y Suban, cuyos Capitanes actuales respectivos son: Monsad, Lingayao, Tabacanon, Mangayao y Danoc; los segundos viven en Bacsal, capitaneados por Magunda, y los últimos residen en Tibamban, Magdung, Cabitangan, Naugan, Tagabibi y Pasapauan, siendo sus Capitanes actuales respectivos (son) Tamayao, Lacsicon, Baluyud, Fausto, Sagbali y Leon. A mas de estos que se reducirían, Dios mediante y organizarían en Pueblos, hay varios ó muchos nuevos remontados que se reducirían otra vez al redil de J.C.

Según mis cálculos, habrá unos treinta mil infieles, desde la punta de S. Agustin hasta Catel, 20.000 desde Catel á Mati y 10.000 desde Mati á la punta; y no es infundado mi cálculo; porque solo desde Miliit á Catel, llevo ya empadronados unos dos mil casados, pongo otros mil que se me habrán pasado por alto, presuponiendo que entre ellos vige la poligamia y la esclavitud, seguro que me quedará corto todavía; pues muchísimos son los esclavos; y mandaya sé que tiene hasta diez mugeres.

Muchas dificultades deberán superarse para la completa reduccion tanto en lo físico y en lo intelectual, como en lo moral. En lo físico por estar tan dispersos y lejanos, por ser tan necesitados de todo, principiando por lo mas indispensable que es el propio sustento y vestido, é instrumentos del trabajo; y luego por la resistencia que su propia índole perezosa y su apego á la vida del bosque les opone. Pero sobretodo por la opresion y la influencia que sobre varios lugares ejercen los asesinos de profesion intitutados Baganís, y por lo arraigada que en muchos se halla la idolatría y supersticion. En lo tocante á los asesinos, los pueblos mas oprimidos son los de Ntra. Sra. del Carmen, S. Manuel, S. Nicolas, Sto. Domingo y S. Agustin. En los cuatro primeros, Bילו y Macusand son el terror, ahora, de los mandayas y si no se remedia pronto y eficazmente con un sério escarmiento, bien pronto lo serán de los mismos cristianos. En cosa de dos meses paran ya en diez los asesinados en la mision de Caraga y Catel; he perdido ya la cuenta de los cautivados; y esta noche mismo en que escribo, acabo de recibir un oficio urgente del Gobernadorcillo de Catel, en el que me dá cuenta de nuevos asesinatos recientemente perpetrados por Bילו en las personas de Gambong y otros dos mandayas, cautivando á los demás que estaban juntamente con ellos. Y según relacion de las mandayas llevan intento Bילו y Macusand de asesinar aun á cristianos mismos. Por sus influencias se han sublevado dos rancherías, la del Capitan Tulidan que és ahora la de Cagutum; y la del Capitan Manguinlaud; y se obstinan en no querer formar pueblo unas 180 familias.

Repito, si no se pone inmediatamente coto á los crímenes de estos capitanes de Bandidos, Bילו y Macusand, constituirán muy pronto un pequeño batallon de bandoleros que darán que

48. Moros es el nombre con el que se conocía a los mahometanos filipinos, especialmente a los situados en la isla de Jolo.

sentir á los pueblos infieles y cristianos. Por lo que á mi me toca una vida tengo y esta sacrificaré gustosa por la salvacion del prógimo; con todo, obligacion mia es, prevenir el riesgo de mis hermanos los infieles y de mis hijos los cristianos, procurando que se anticipe el remedio en lo posible á la enfermedad. Doy por consiguiente parte de los acontecimientos á quien de derecho corresponde prevenirlos y remediarlos; no pidiendo la muerte del criminal, sino la proteccion del inocente. Veinte á lo menos son los asesinos de Catel, 15 asesinos existen asimismo en Mayo, los cuales tienen circunvalados las rancherías de los Capitanes Uboub y Puay. Son los que atacaron á los moros y á los cristianos de Mati, el año anterior, cuyos caudillos hanse fugado del presidio de Davao.

Otro obstáculo y mayor que el primero es su apego á la idolatría que consiste en adorar á un monigote que ellos hacen de la madera del Bayog, que exclusivamente hacen servir para fabricar sus idolillos; en lugar de ojos les colocan la fruta del Magobahay, he aquí el Manaus de los Mandayas, al cual ofrecen sacrificios al son del Guimbao de las Baylanes tembladoras. En Bungadon, segun cuentan los Mandayas de allí, hay un chiquillo regordote, de unos seis años de edad, su aspecto de distinta raza y diestro tocador del Guimbao, el cual habrán explotado seguramente las Baylanes, y ahora seduce á la turba diciendo que él es Dios, y que en virtud de su divinidad les manda que no vayan á formar pueblo los mandayas de allí, al Carmelo y á S. Luis, ni mucho menos que manden á sus hijos á las escuelas que ha fundado el Padre, sino que deben todos entrar á la adoracion de los Dinatas. Pues, ni uno solo me ha comparecido á la cita. Y dicen que si suben soldados, luego que se hayan marchado bajarán ellos á destruir al Carmelo, S. Luis y Manurigao. Todo esto se reduciría á agua de borrajas, si hubiese en los pueblos cristianos é infieles nuevamente organizados cuadrilleros, con buenos fusiles, pero esto es precisamente lo que no hay. Los mejores fusiles de que gozan los pueblos cristianos, y estos todavía son muy raros, han menester para su uso de un cuadrillero que ajuste la puntería, y de otro que con un tizon haga el fuego del disparo. Vamos á ver si á lo menos podremos disponer para la defensa de estos pueblos de unos 100, ó 150 fusiles á lo menos, no es mucho pedir para la seguridad de veinte ó treinta pueblos, en estos puntos tan frecuentemente atacados de infieles rebeldes y asesinos, ó de moros piratas. El Señor Comandante Militar Dn. Manuel Fernandez Barrenas, ha prometido pedirlos al Gobierno.

Tanto dicho Señor, como el Sr. Gobernador Político Militar de este Distrito Dn. Victor Ruiz del Valle de Lanzarote, se han hecho dignos de eterno reconocimiento: el primero me ha dado toda clase de ausilios en lo que concierne al bien material y espiritual de esta Mision; y el segundo después de haber dictado medidas oportunísimas de buen gobierno en los pueblos cristianos, después de haber ordenado y llevado á feliz término la construccion de unas dos mil casas en este solo Distrito, y en brevisimo plazo de un año; Después de haber cumplimentado exactamente las ordenanzas de buen gobierno en lo relativo á las sementeras de cada particular, acaba de mandar al mencionado Comandante Militar de Bislig me dispense toda proteccion en todos los asuntos concernientes á mi oficio. Los pueblos de D. Manuel y de S. Victor, serán perpétuos monumentos erigidos á la memoria de los que tanto cooperaron con toda clase de desvelos, á la reduccion de estos infelices mandayas á quienes me ha cabido por altísimos designios de la Providencia, Administrar. Creo haber dicho ya lo bastante por lo que toca á lo intelectual y moral de estos infelices. Como nada saben, no desean la enseñanza y muchos la aborrecen. Sin embargo poquito á poco irán entrando todos, niños y niñas en las escuelas, para lo cual es preciso nombrar un maestro y maestra para cada pueblo; pero se han de remunerar; y quien se encar-

ga?...V.R. cuidado; que el Misionero no debe pararse en semejantes pelillos. Se necesitan cartillas y catecismos: cuidando con preferencia á los niños cambiaremos radicalmente la faz de la generacion futura y con ello lo inveterado de sus degradadas costumbres. Los niños y niñas andan como si tal no fuesen desnudos enteramente hasta los 16 años los 1os. y 12 las 2as.; la poligamia está en pleno vigor; por eso quizás se entorpece la obra de Dios. Ambos obstáculos se removerán con la enseñanza y las frecuentes visitas del Padre á sus pueblos, mejorando el precio de los artículos que ellos venden y reduciendo el precio de los que consumen y usan, estableciendo mercados en los pueblos cristianos para la facilidad del mútuo comercio, y prohibiendo á los cristianos subir á los infieles, é imponiendo á los unos y á los otros pesos y medidas justas para el público servicio. Estas disposiciones se estan ya ejecutando, gracias á Dios, y es de esperar que darán escelentes resultados.

Cuatro líneas nada mas relativamente á los pueblos cristianos. Caraga construye 150 casas, tribunal, escuela, iglesia y Convento. Está ya concluido el tribunal, casi concluidas la mitad de las casas, despues de la cual se emprenderá la construccion de la otra mitad, empezadas la iglesia y convento y por empezar los nuevos edificios que han de servir de escuelas; empero cortados ya los harigues. Los niños van al tribunal, las niñas tienen escuela provisional. Para la iglesia y Convento cuento con 20 trabajadores diarios, á los que doy la comida todos los dias; diez voluntarios y diez polistas. Todo conforme al plano de V.R. con la ligerísima modificacion, de que el ala de martillo es igualmente ancha que la que con ella forma el ángulo recto, y ambas tienen 9 varas de ancho. Cuando volvamos á Caraga podremos ya vivir en casa propia. Cimiento de piedra, paredes de piedra, dos varas ancho y de profundidad y dos de alto; sobre las paredes tabique pampango. Mas que el pan que comemos urge un H^o Riera. Manay 40 casas nuevas, é iglesia, ceteris paribus como la de Caraga; pero pared solamente hasta las rodilla.

Manurigao 50 casas nuevas y arreglado el Convento que ha de ser distinto del tribunal, como en los demás pueblos.

Baculin 50 casas nuevas y Convento nuevo.

Baganga 100 casas nuevas, Iglesia y Convento.

Batiano y Baysan 50 casas nuevas Iglesia y Convento.

Dapuan 70 casas é iglesia.

Quinablangan 60 casas Iglesia y Convento, tribunal, Escuelas;

Catel se ha de trasladar entero al Dacong-Banua por las razones emitidas en el acta de traslacion 250 casas. Y á propósito de actas de traslacion. El teniente de Quinablangan recibió un oficio del Sr. Gobernador incitando á los principales, á que redactasen un acta informada por el P. Misionero, pidiendo la incorporacion de dicho pueblo al de Dapuan, fundándose en motivos de conveniencia y utilidad públicas para que él á su vez la elevase, apoyado, al Superior Gobierno Civil de las Islas. Soy de parecer que convendria aplazar la demanda, 1^o Porque el pueblo no se halla preparado para la traslacion y la detesta; y si tuviera que firmar el acta ahora se resistiría. 2^o Porque debiéndose elevar el acta al Superior Gobierno y pasar á la deliberacion del Consejo de Administracion, se aglomerarán á un tiempo cuatro expedientes del mismo género, el de Butuan, el de Catel, el de Bunauau, y el de Quinablangan. No sea que nos tachen de querer reformarlo todo y queriendo ganar demasiado lo perdamos todo. Medítelo V.R., y dígame en que sentido le parece que informe. Hay un punto nuevamente escogido por ellos, que es lugar de inmejorable fondeadero, hasta para tiempo de Amihau, aun para goletas, libre de inundacion y bastante cerquita del agua.

Domingo saldremos para empezar la visita formal de las visitas, 15 dias en Manay, 15 en Manurigao, 10 en Baculin, tres semanas entre Baganga, Batiano y Baysan; 15 dias en Dapuan y 15 en Quinablangan; A mitad de Junio nos dejaremos caer dentro Catel. Durante este tiempo dejaremos regularizado le trabajo para la limpia de los cementerios de las visitas. Item procuraremos catequizar y bautizar á los infieles á quienes Dios haya llamado y correspondido ellos el llamamiento. Voy á concluir esta carta suplicando encarecidamente á V.R. que no se olvide de socorrer á esta necesidadísima Mision. Spero enim te videre et tune os ad os loquemur.

El Padre Terricabras es un apóstol, no hace mas que predicar y confesar; paran ya en cuatrocientos los Caraqueños que han cumplido el precepto Pascual. ¿Qué no podrá el Sacratísimo Corazon de Jesus víctima del Amor, por los hombres? Bajo su amparo hemos colocado á esta Mision, á El le pertenece pues de cerca tratar de veras el adelanto de sus intereses. Un caritativo abrazo á todos los RR.PP.CC.HH. de ambas casas. En los SS. de los PP. Y OO. de los HH. y de V.R. mucho me encomiendo. De V.R. humildísimo siervo en Cristo. Pablo Pastells⁴⁹. S.J.

Carta n^o 39 [Seccion 3^a. Gobierno de Filipinas. –Diversos– n^o 27.
Sello de las Islas Batanes]

Exmo. Señor

Cumpliendo con la indicación de V.E. para que escribiera una memoria sobre estas Islas Batanes, me cabe el honor de remitirla adjunta á sus respetables manos, para que en vista de lo que propongo para disminuir el déficit de sus presupuestos, tenga á bien ordenarme lo que debo hacer en caso de que mereciera todo ó parte su superior aprobacion.

Dios guarde á V.E. muchos años.

Santo Domingo de Barco 31 de Enero de 1879

Exmo. Señor

Juan Verdu [rubrica]

Exmo. Sor. Gobernador General de Filipinas

[Sello de las Islas Batanes]

Exmo. Señor

Obedeciendo á la indicación que me hizo V.E. al despedirme el año procsimo pasado para estas Islas Batanes, voy á presentar á su respetable autoridad el estado en que las he encontrado al hacerme cargo de su Gobierno en los diferentes ramos de su Administracion y lo que puede innovarse en ellos; debiendo hacer presente á V.E. que como hombre de poca instruccion no habrá lucidez en el dictado de este escrito; pero como hombre de conciencia diré solo la verdad sin rodeos y propondré con mi cortisimo talento lo que me parezca deba hacerse por el porvenir de estos habitantes y especialmente en beneficio de los intereses de la Hacienda.

Batanes [subrayado en el texto]

49. Pablo Pastells, jesuita español destinado a Filipinas en 1875.

Llamanse así las Islas de Basey⁵⁰, Saptang, Isbayat⁵¹, Calayan⁵² y otros pequeños é insignificantes islotes que por no estar habitados hoy, aunque pueden serlo, no se hará mención de ellos en esta desaliñada memoria, ascendiendo su poblacion á nueve mil almas procsimamente.

Están situadas entre los 128° 56' 30" y 129° 16' 30" longitud E. de meridiano de S. Fernando, y entre los 19° 57' 30" y 20° 28' 30" latitud N. Confinan al N. con Siagan⁵³, Mabadis⁵⁴, Miunga y Ditoscan islas pequeñas poco conocidas y con la parte S. de Formosa: al S. con las Babuyanes procsimas ya á Luzon, y al E. y O. Con el mar de China.

Isla Basey [subrayado en el texto]

Mide 20.718 hectareas de superficie y se hallan situados en su costa los pueblos siguientes.

Santo Domingo de Barco cabecera de la provincia, consta de 12 cabeceras completas, con calles rectas, casa Real, Iglesia, convento, magnifico tribunal, escuelas para niños y niñas, cuartel para la tropa del Tercio, cuyos edificios son todos de piedra, solidos, y que pocas provincias del Archipiélago las tendrán tan buenas especialmente el tribunal y la casa Real, siendo su unico defecto el estar cubiertos de cagon; pero esto desapareceria el dia que hubiera fondos para comprar teja puesto que aquel esta colocado sobre buenos quilos y armazon de madera que pueden resistir perfectamente el peso de aquella: se cuentan en el pueblo 269 casas de particulares tambien de piedra, siendo las demas de carrizo y materiales ligeros sostenidos por hariques; pero todas con cerco de piedra mas ó menos bien hechos y en lo general rodeadas de platanos, almendras del país, moreras y otros arboles.

San Carlos de Magatao consta de cinco cabeceras con edificios publicos de piedra y casas de lo mismo en proporcion como Sto. Domingo.

San Jose de Ibana lo componen nueve cabeceras con edificios publicos de piedra y lo mismo que las anteriores en cuanto al caserio de particulares, comprendiendose ademas en este pueblo el barrio de Sn. Vicente y la simita de San Antonio, esta ultima con mas de 700 almas.

Saptang [subrayado en el texto]

Esta Isla al Sud de la de Basey y separada de ella por un canal de cuatro millas, mide 1552 hectareas de su superficie y contiene el pueblo de Sn. Vicente con 3 barrios mas repartidos por la costa constando entre todos siete cabeceras.

Los cuatro pueblos citados estan regidos en cuanto a lo espiritual por otros tantos padres misioneros de la orden de Predicadores, y sus habitantes son devotos, obedientes y trabajadores; se dedican a la pesca noche y dia sin desatender por eso las faenas del campo en el que trabajan aun mas las mujeres que los hombres con una constancia de que no he visto ejemplo en las demas provincias del Archipiélago donde he estado; creyendo que consiste su mayor actividad en que se siente menos el calor, se suda menos y hasta en los meses de Noviembre á Febrero se sienten fríos por lo menos tan intensos como en las provincias de Andalucia y Valencia en España.

Isla de Isbayat [subrayado en el texto]

50. Islas Bashee o Batanes.

51. Conocida como Itbayat.

52. Formando parte de las islas Babuyanes.

53. Conocida como Sidyan.

54. Conocida como Mabudis.

Es la que esta situada mas al Norte de las que forman la provincia, y separada de la de Basey por un canal de 15 millas; contiene el pueblo de Sta. Maria de Mayan con poco mas de 1050 almas.

Calayan [subrayado en el texto]

Esta isla es la que se halla mas al Sud ya procsima á Luzon situada entre el grupo llamado de Babuyanes y es sin duda la mejor de todas si bien hoy por hoy cuenta aun poca poblacion pues solo tiene un pueblo con tres cabeceras; pero el dia que llegue a poblarse producira ella sola mas que en la actualidad toda la provincia.

Todas estas islas estan rodeadas de un ancho banco de piedra que solo en muy pocos puntos permite atracar embarcaciones menores, á escepcion de Sto. Domingo donde hay un regular fondeadero donde pueden fondear y fondean cuando se presentan buques mayores resguardados de todos vientos menos del Sudoeste y Oeste, y en Calayan pueden guarecerse mejor en ciertas epocas barquitos pequeños que son los que construyen estos habitantes para hacer sus viajes á Manila y otros puertos de Luzon.

Toda la costa de la Isla de Isbayat es acantilada por donde se navega siempre con una constante esposicion de perecer siendo la opinion de inteligentes que es acaso la parte de mar mas peligrosa que ecsiste, siendo admirable la valentia con que estos naturales navegan por ella hasta con Chinasqueras (falmas grandes) sin mas conocimientos de nautica que su practica, solo hay un recodo entre grandes peñascos que resguarda algo los buques donde se echa el ancla en fondo de piedra y siempre con mucha marejada que levantan las corrientes encontradas que hay por aquella costa no habiendo cable que resista por muchas horas: para entrar en la isla hay que hacerlo subiendo mas de 140 escalones formados con palas. El pueblo dista de este puertecito de 3 á 4 horas; su terreno es poco montuoso y muy fértil; igual en el mundo efecto de que no tiene salida por no haber donde embarcarlo.

La agricultura, á la que con tanto afan se dedican estos naturales, tiene un enemigo terrible con las frecuentes baymias que se sufren: lo mas particular es que hasta hace algunos años cuentan estos habitantes y algunos misioneros que eran raros tales fenomenos en estas islas, y ahora por el contrario es un suceso extraordinario el que pasen tres años sin que los haya, pero con tal fuerza que en las casas se hacen cuevas para habitar mientras duran y se hacen redes para colocar sobre las cubiertas para evitar se las lleve, siendo esta la razon porque no obstante ser en lo general pobres en los naturales, presentan sus poblaciones mejor vista que las de la mayor parte del Archipiélago efecto de las muchas casas de piedra que fabrican, de cuyo material son tambien como de jo dicho todos los edificios del Estado.

Creo Exmo. Señor, que la anterior lijera descripcion es ya suficiente para comprender lo que son las Islas Batanes en cuanto á su terreno, sus costas y sus mares, y paso á lo que me parece de mas interes que es á lo que son con respecto á la parte Administrativa: Aunque V.E. no concretó el punto sobre que principalmente me habia de estender al indicarme escribiera esta memoria, creo no obstante adivinar que el motivo fue acaso el haber llegado á su noticia el deficit de los presupuestos de esta provincia que constantemente pesan sobre las cajas centrales en esa capital, y voy á ver si me puedo explicar presentando con la claridad y verdad propias de un militar el estado en que la he encontrado al hacerme cargo de su Gobierno proponiendo á la vez los medios que me parezcan mas conducentes á hacer economias y aumentar los ingresos.

Pero ante todo hago la salvedad de que si propongo economias hasta en la instruccion primaria es solo en atencion á los pocos recursos con que aun cuenta esta provincia creyendo que

hasta en ese ramo debe de ser la escepcion pudiendo mezclarse con las demas cuando llegue á tener fondos para pagar abundancia de maestros de la Normal y lo demas que necesite, lo cual acaso sea maliciente para que comprendiendo por fin estos naturales la necesidad aumenten aquellos: de no hacerlo asi no hay que esperar por ahora disminuya el déficit porque la verdad es que la economia ecsiste ya en todo y unicamente prescindiendo de algunas consideraciones es como se podrá conseguir algo.

Ramos Locales [subrayado en el texto]

Por mas vueltas que doy á los presupuestos de Ramos Locales, no veo por ahora la posibilidad de igualar los gastos con los ingresos pues para esto ha de transcurrir aun cierto numero de años que no me es posible apreciar y en apoyo de esto no hay mas que fijarse algo en ellos para convencerse de la verdad de lo dicho; no obstante como me he propuesto desempeñar este Gobierno en el poco tiempo que pienso estar en él lo mas fiel y lealmente que me sea posible como es mi deber, estoy interesado en disminuir ese déficit constante de los espresados presupuestos que noté ecsiste desde que me hice cargo de este destino hace pocos meses, y ese en consecuencia propongo á continuacion lo que en mi pobre criterio pueden disminuir los gastos y aumentar los ingresos por si mereciendo la alta aprobacion de V.E. tiene á bien ordenarme lo que he de hacer.

Instrucción primaria [subrayado en el texto]

Hay dos maestros procedentes de la Normal, uno con doce pesos mensuales y otra con diez; insustituto con otros diez, y otro que se espera concluya sus estudios en el presente año, que entre los cuatro cobraran de fondos locales por lo menos quinientos cuatro pesos anuales; hay además dos maestras que han sufrido su escamen con seis pesos mensuales cada una y un Ayudante con cuatro: los demas son de los maestros antiguos y solo cobran a razon de dos pesos mensuales, y cuatro maestras que rigen sus escuelas sin sueldo y por solo un palista que se les da diario para cuidar y cultivar sus sementeras; haciendo notar que sin embargo de esa diferencia de sueldos, en los ecsámenes habidos en estos ultimos meses he visto tanta lucidez en alguna de las escuelas d las ultimas que ó no cuestan nada al Estado ó solo le cuestan dos pesos mensuales, como en las regidas por los maestros procedentes de la Normal.

No hay niños que hablen bien el castellano en ninguna de las escuelas, no obstante que los de la Normal lo hablan perfectamente y hace ya años que se encuentran al frente de las suyas, lo hablan regular dos ó tres, alguna que otra palabra otros, y eso es todo; la instruccion se reduce á a prender á leer, escribir, doctrina y aritmetica habiendo poquísimos niños que sepan las cuatro 1as. reglas y ninguno que sepa mas: nada de gramatica castellana, nada de Historia de España ni de Filipinas; nada de Agricultura Filipina, y nada de musica vocal, materias todas que exige el reglamento.

El no enseñarse estas ultimas materias consiste segun dice alguno de los maestros, en la falta de libros, y si esto fuera asi pronto se remediaria trayendolos como asi lo haré, pero con seguridad que tendremos o mismo; porque no estando traducidos al Batán y no sabiendo ni entendiendo los niños el castellano ni dedicandose los maestros á enseñarlo como claramente se vé, de nada ó poco les servirán aquellos aun contando con que yo vigile constantemente como lo hago: la maestra de niñas de esta cabecera habla bien el castellano; es viuda de un Español, y sin embargo dos hijas que tiene no lo saben siendo lo mas de notar que una de ellas esta casada con uno de los maestros de la Normal: este solo ejemplo es prueba evidente de que no puede esperarse por ahora mucho adelanto en este particular.

Pero cualquiera que sea la causa, el resultado es que la instrucción la he encontrado al hacerme cargo de este Gobierno, como ya tengo dicho en reducida á aprender á leer, escribir doctrina y las cuatro 1as. reglas de la Aritmetica que la saben poquitos niños, y si esto mismo lo enseñaran siempre y lo siguen enseñando los maestros pagados con solo dos pesos mensuales y un palista que nada cuesta al Estado porque cobran para los trabajos que aquí puede ocuparseles ¿Para que destinar á esta pobre provincia que no los puede pagar muchos maestros á razon de diez ú doce pesos mensuales para enseñar con corta diferencia lo mismo que los de dos, sea que consista en ellas ó sea que no sabiendo los niños el castellano no pueden estudiar en libro que no entienden? Aquí no es como Luzon Exmo. Señor; allí ya por el continuo roce con Españoles, mestizos por haberse educado en Manila, ó por hallarse emparentados con los que han servido en el Ejercito y en la Marina ya se ha generalizado el castellano y entienden perfectamente los niños á su maestro de la Normal; pero aquí hay aun precision de que se les hable en Batán y hay que confesar que por mas celoso que aquel sea le es muy difícil comunicar la instrucion que ha recibido.

Segun reglamento debe darse a los maestros un peso anual por cada niño que escriba sean ó no de familia acomodada lo cual es muy conveniente tratandose de escuelas de provincias ricas y que cuentan con muchos recursos; pero no hay que perder de vista que el objeto de este mal redactado escrito no es otro que decir la verdad sobre el estado en que se encuentran hoy las Islas Batanes y disminuir en lo posible los gastos de sus presupuestos de ramos Locales en particular, y por consiguiente en atencion á la pobreza de estas cajas podian los 250 pesos presupuestados y que se han gastado hasta aquí en material para las escuelas, quedar reducidos lo mas á 170 con destino esclusivo á los niños y niñas pobres que asistan á juicio de las Inspectores Locales, y los hijos de padres algo acomodados por mas que aquí son en corto numero que paguen el papel y plumas.

En resumen, mi pobre opinion es que para no irrogar perjuicios sigan por ahora los dos maestros que proceden de la Normal con diez pesos mensuales cada uno pero que no se reemplacen si faltan hasta que la provincia aumente los ingresos y pueda pagarlos, mas que con maestros de dos pesos mensuales y uno ó dos palistas según la importancia de la escuela; que el instituto de la escuela de Sn Carlos que es un insignificante pueblo de solo 5 cabeceras dotado con diez pesos y á quien ningun gasto á costado el conseguir su plaza ni aun el de ir a Manila, sea reemplazado ahora por otro con dos pesos mensuales y uno o dos palistas, si él no quiere darse con estas condiciones, bastando con decir con respecto á este maestro que tiene tan poca instrucción que para hablar con la autoridad necesita siempre ir acompañado de interprete porque no habla ni entiende el Castellano; que el ayudante de la escuela de esta cabecera que ha cobrado cuatro pesos se le deje con dos resarciendole con un palista diario que como ya le he dicho nada cuesta al Estado; que las dos maestras con seis pesos mensuales cada una sigan tambien con los mismos sueldos por lo ejemplares y bien que dirigen sus escuelas; que el joven de estas Islas Bonifacio Baddaran ocupo plaza gratuita en la Escuela Normal y que concluire su estudio en el presente año sea destinado a otras provincias ó si le es mas conveniente que quede aquí mi destino para darsele la 1a. cabecera que resulte vacante por cuyo medio podrá llegar á ser un Gobernadorcillo instruido que sabia ademas hablar castellano que es lo que aquí hace mas falta, y el cual deberá siempre estar agradecido puesto que se le ha dado gratis un instrucción que de otro modo no tendria por no tener posibles para costearla, y por ultimo que las demas maestras de dos pesos al mes y un palista sigan como hasta aquí.

Debo hacer presente que como nunca se han aprobado en presupuesto las gratificaciones propuestas por mi antecesor para los maestros de las escuelas de adultos ascendentes á 192 pesos no se han abierto estas, bastando con que se escluya por ahora del presupuesto dicha cantidad; y que en los pocos meses que estoy aquí deseoso por hacer economías, se ha abierto una gran sementera cercada al rededor de las escuelas que ademas de la ventaja de quedar esta aisladas para librarlas de un incendio, se reporta tambien la de que se sacará para libros, para niños pobre, y para premios, con lo cual se economizará el Estado la cantidad que para dicho objeto le corresponde dar por reglamento; habiendose abierto un libro en el tribunal á cargo del Gobernadorcillo para llevar cuenta con mi intervención de los beneficios que de aquella se saque, y esto mismo se hará en los demas pueblos de la provincia.

Medicina y vacunas. [subrayado en el texto]

La aficion de estos naturales á comer cruda la carne de cabra, mariscos, ciertas yerbas y hasta á cocinar algunas veces con agua del mar son á mi parecer motivos para que su sangre se descomponga produciendoles llagas enormes que horrorizan é imposibilitan para el trabajo degenerando muchas veces en lepra; y estas enfermedades se heredan puesto que muchos niños nacen ya con llagas ó se les forman mas tarde; el numero de lazarinios es excesivo y con seguridad no habrá provincia del Archipiélago que en relacion á su poblacion presente un numero tan considerable como esta: En la actualidad ya la juventud come mejor, viste y se abriga bien y es de suponer que dentro de algunos años vayan mejorando sus condiciones sanguíneas y por consiguiente desapareciendo esas asquerosas enfermedades; pero mientras tanto de los padrones van desapareciendo tributantes por las bajas que aquellas causan.

Para contrarestar este mal y otros no hay remedio alguno en esta provincia si el Gobernador y Padres Misioneros no lo dan: ellos son los unicos que mermando su paga y cortos estipendios encargan á Manila todos los años algunas medicinas que luego distribuyen y aplican las mas de las veces por si mismos á los necesitados.

En cuanto á personal no hay mas que un vacunador que hace mas de diez y seis años que se encuentra aquí cobrando veinte pesos mensuales de Fondos Locales y que el que subscribe no puede apreciar su inteligencia por no ser competente para ello; si bien hay motivos fundados para decir que no gana su sueldo porque no hace nada. En el primer cuatrimestre del año proximo pasado no se vacunaron los niños de esta provincia por no haber vacuna; en el 2º y 3º se consumieron doce cristales con pus que se remitieron de Manila y no se consiguió otra cosa que martirizar á los niños y á sus madres, pues no prendio en ninguno, habiendo sucedido en años anteriores una cosa parecida ya por una causa ya por otra según antecedentes que he adquirido.

El mismo vacunador me tiene dicho de oficio y lo dijo tambien a mi antecesor que el pus que se recibe es de buena calidad y que el no prender consiste en Accidentes Atmosfericos ó en causas que nos son desconocidas (subrayado en el texto); que no consista en él; en la calidad del pus que ni aun dudo que deje de ser bueno, ó en las causas que dice, el resultado es que la provincia está sin vacunas y que los pocos arbitrios que se recogen no permiten pagar los veinte pesos mensuales que cobran por no hacer nada; tiene ademas este empleado el inconveniente de estar aquí ya inamovible mas de 16 años y esto hace que él quiera dedicarse á otros asuntos que le distraen.

Antiguamente sé que habia en esta provincia un practicante con pocos pesos mensuales y creo que seria mucho mas util y de hecho mas economico el que el Vacunador que según opinion

de persona respetable no entiende tampoco mucho de aplicar medicinas, pues según noticias no fue mas que practicante de farmacia mimado en la botica de Zobel, sea sustituido por un sanitario de 1ª clase despedido y de años de practica en el hospital que supongo no cobrará mas de diez pesos, cuya cantidad es suficiente para vivir en Batanes un indio desahogadamente por la baratura sin igual de los articulos de 1ª necesidad; pero habia de relevarse cada 3 ó 4 años como creo se hace con los de otros puntos para evitar que estando mas tiempo se aficione a tomar parte en contratas ni en otros negocios.

Puedo dar fé que en la Comandancia P.M. del rio Saltan donde no habia mas que un destacamento del Tercio Civil de la Isabela tenia de dotacion uno de estos sanitarios con un botiquin que proporcionaba la Sanidad Militar é hizo curas con muy buen ecsito tanto en los soldados como en los habitantes de aquellos alrededores, recordando que tenia tambien orden de vender medicinas á los que las necesitasen con arreglo á tarifa de precios muy moderados de lo cual daba el mismo cuenta periodicamente, y eso mismo debia hacerse en esta provincia por ser una de las cosas que con mas urgencia necesita, y que de ello resultaria igualmente beneficio al Estado puesto que curando tanto llagosos imposibilitados y parte de los leprosos aumentarían los tributantes y el numero de palistas.

Mientras tanto se presentaba el citado sanitario seguirian aplicando la vacuna cuanto la hubiera como lo han hecho hasta aqui los vacunadorcillos que hay nombrados y enseñados en todos los pueblos de la provincia, los cuales no cobran sueldo alguno contentandose con estar solo escentos de palas y servicios personales, y sin duda se economizaban los 240 pesos anuales que cobra el Vacunador ahora dandole desde luego de baja por cesantia ó por pase á otra provincia.

Tercio civil. [subrayado en el texto]

Se compone hoy de un Alférez, dos Sargentos 2os., 1 tambor, un cabo 1º, dos 2os. y 24 soldados.

No obstante la bondad natural de estos habitantes conviene y es indispensable que la autoridad tenga disponible alguna fuerza armada pero atendida la urgencia que hay de hacer economias soy de parecer se suprima desde luego la plaza de Alférez que importa 168 pesos anuales, imprimiendo ademas una de las 2 plazas de Sargento no inmediatamente, sino no reemplazandole cuando llegue a faltar con lo cual se economizaban 60 pesos para mas adelante, y quedaría la fuerza reducida á 1 Sargento 2º, 1 tambor, 1 Cabo 1º, dos 2os. y 24 soldados que creo suficiente, pudiendose aprovechar la presente ocasion de hallarse hace ya mucho tiempo vacante dicha plaza de Alférez para no nombrar á otro, ó si estuviera ya nombrado suspender su embarque para estas Islas.

Ingresos [subrayado en el texto]

Los ingresos en Ramos Locales hay esperanza que crezcan en los años sucesivos: ha de tenerse presente que desde que se tomó posesion de estas Islas hasta hace pocos años se adelantó muy poco aqui, trayendo antes de Manila los sueldos completos de los empleados y todo cuanto se gastaba incluso el pago de la conduccion de lo que necesitaban los misioneros; pero desde el 69 ó 70 hay tambien que confesar que se ha adelantado mucho: desde entonces data el pago del Tributo entero que antes no se les esigia, pagandolo, por año adelantado ahora sin que haya un centimo de rezago asi como el real de comunidad; se han establecido las patentes para la venta de basy y alcohol que hoy hay tomadas 12; los impuesto del sello y resello de pesas y medidas, credenciales de propiedad de ganado mayor y la limpieza y matanza de reses; todo esto

dá aun poco porque se puede decir que se está aun en el principio de haberse establecido pero se vé que hay ya competencias y que se van acostumbrando á lo que como es natural acogieron con mucha repugnancia: la matanza de reses por ejemplo se ha subastado para el próximo trienio en 129 pesos mas que la contrata anterior ó se han 351, y en otra subasta se ha que se haga por pueblos que es como mas conviene hacerlo aquí ó quedando la Administracion con ella podrán sacarse hasta 500 o mas, cantidad en verdad despreciable para otras provincias y que en esta ya es algo por solo este ramo por las pocas atenciones que hay; lo mismo sucede con los demas arbitrios y aun cuando es casi nula la aficion de estos naturales al juego de gallos al paso del próximo año pueda establecerse; pero mientras estos medios naturales para aumentar los ingresos no den mejor resultado, y habiendo necesidad de aumentarlos, tengo el honor de proponer á V.e.

1°. Un impuesto provisional que cesará cuando lleguen á igualarse los ingresos con los gastos con destino esclusivo á Fondos Locales de 6 centimos 2 octavos de peso al año á todo tribuyente incluyendo á los reservados por edad y hasta por enfermedad con exclusion de los mas achacosos, pues con escepcion de algunos de estos, todos van á trabajar á un sementero, y de ningun modo les puede ser costoso pagar a razon de menos de un cuarto semanal.

2°. Veinte y cinco centimos de peso de impuesto á todo reservado por privilegio que son las personas mas acomodadas, las que alternan en el mando de los pueblos cobrando algunos gratificaciones de [...] ó provincial y que no pagan ahora mas que medio real de diezmos al año.

3°. Con los palistas de primera Bartolomé en la Isla de Calayan que no han dado hasta aquí ni un centimo en concepto de faltas ni servicios personales, y con los de Isbayat que dan muy poco siendo las dos unicas islas que tiene montes maderables, cortar ademas de la madera que pueda necesitarse para los edificios del Estado, algunos trozos mas, los cuales se podian vender en publica subasta en esta cabecera o donde mas convenga, entrando el producto de las vendidas de este modo despues de costeados el flete, en los espresados Fondos Locales que son los que mas lo necesitan.

Y en virtud de lo propuesto quedaria el deficit de 3563 pesos que hoy tienen los presupuestos Provincial y Municipal reducido á casi la mitad ó sean 1975 según se demuestra en el estado unido al final de este escrito y cuya cantidad bajare aun según el resultado que den las subastas de madera que se está perdiendo en los montes sin que nadie se aproveche de ellas.

Presupuestos de Hacienda [subrayado en el texto]

El deficit de mas de 4000 pesos anuales de los presupuestos de Hacienda se puede decir que no son mas que de nombre; escluyanse de ellos 2000 pesos para un Alcalde Mayor que hace mas de veinte y dos años que no ha visto nadie por aqui, ó si parece mas conveniente suprimanse los 1500 que á mí me corresponden y que venga aquel en mi remplazo lo cual veria el que suscribe sin ningun disgusto; escluyanse 1500 pesos para un Promotor Fiscal que no ha venido; el sueldo de un interprete que hace muchos años se suprimió; 450 pesos del estipendio anual de un padre Misionero que se pone mas de los que hay desde que se retiró de Orden de su provincial del pueblo de Sta. Maria de Mayan, y quedará aquel reducido á la insignificante cantidad de poco mas de 500 pesos, el que con celo, moralidad y vigilancia por parte de la Autoridad que gobierne estas Islas llegará á desaparecer antes de pocos años.

Exmo. Señor

Estos son los medios que tengo el honor de proponer á V.e. para hacer economias y aumentar los ingresos en caja, muy especialmente en Ramos Locales que son las que mas lo necesitan.

Si la provincia estuviera en un estado mas prospero y fuera mas rica de ningun modo me atreveria á proponer nada que pudiera afectar en los mas minimo la enseñanza publica pues el que está acostumbrado á enseñar ó á hacer que aprendan sus sirvientes á leer, escribir, doctrina y aritmetica no puede ser enemigo de la instruccion; ni tampoco propondria el que se rebajase con un solo hombre la fuerza armada; al contrario, suplicaria, mas maestros de la Normal y mejor pagados, aumento de gratificacion, de material para los niños que escribiesen y acaso algun pequeño destacamento de la Guardia Civil; pero ante el deficit constante de los presupuestos especialmente el Provincial y Municipal creo que no solo lo propuesto mio algo mas propondré mas adelante hasta disminuir aquellas en lo posible; por ahora basta con lo expresado pues de proponer mas, podía causar de pronto demasiada impresion apenas se les concluye de quitar la del pago del tributo y establecimiento de algunos arbitrios, y conceden que poco á poco vayan estos naturales acostumbrandose á llevar la carga que les corresponde.

Hace poco no habia en estas Islas mas que cuatro fortines, hoy tiene seis y dos en construccion y van dedicandose sus habitantes al comercio despertando la ambicion en ellos: la provincia es indudable que será mas de lo que es; la Isla de Calayan es segun mi pobre parecer el porvenir de las Batanes, si su poblacion aumenta y llega á poblarse bien producirá ella sola mas de lo que produce hoy toda la provincia teniendo como tiene muchas y muy buenas maderas para todos usos, terreno fertilisimo, abundancia de aguas, y aunque no buenas tampoco y no sirven hoy mas que para pequeños fortines, tiene sin embargo para su comercio mejores puertitas que Isbayat, Saptang y Basey si se exceptua en esta ultima el fondeadero de Sto. Domingo.

El Gobernador que á mi parecer ha habido aquí mas activo, mas emprendedor, y que con mas inteligencia ha gobernado estas Islas fue el Capitan hoy Teniente Coronel en la Peninsula Dn. Fernando de la Cueva y era entusiasta porque la cabecera se estableciese en dicha Isla de Calayan, creyendo yo lo mismo; pero como esto merece estudiarse con mas detención aplaza para mas adelante el proponerlo o seguir donde ahora esta.

Santo Domingo de Barco 31 de Enero de 1879

Exmo. Señor [sello Gobierno Islas Batanes]

Juan Verdú [rúbrica]

Carta n° 40. Masbate y Marzo 8/1879

Exmo. Sor. Dn. Domingo Moriones

Mi respetable General: no he podido con la anticipacion que hubiera querido escribir á V.e. como me encargo; sobre el estado en que se encuentra este Distrito, pues para hacerlo era necesario que todo lo viese por mis propios ojos y no procediese de ligero. Hoy que llevo ya cuatro meses en el mando, puedo decir bastante, pues me he dedicado con ahinco á adquirir las mayores y mas verdaderas noticias; tanto por mi antecesor y varios principales de aquí como por las visitas que ya llevo hechas por casi todos los pueblos de este Distrito; y de todo esto á resultado que el Distrito es muy pobre, muy poca la gente para tanto terreno y esta desgraciadamente no se sabe á punto fijo lo que existe pues esta isla es puerta de refugio para los insolventes de las provincias limitrofes. Me dedico con afán a ver si puedo conseguir conocer lo mas aprocsimadamente el censo de esta poblacion para que el Estado no sufra perjuicio en sus intereses. La gente es buena y humilde, pero muy floja y olgazana y aunque el suelo es fértil y muy rico en

productos, como no hay brazos que trabajen no hay riqueza, pues en el Distrito no conozco ninguno que pueda llamarse rico a medias. Los seis pueblos que he visitado de los nueve que hay en el Distrito; son muy pequeños, sin mas medio de comunicacion que el mar, Pues en este Distrito no ecsiste una carretera ni aun siquiera lo que pueda llamarse un camino vecinal. Los pueblos carecen en general de tribunales y los pocos que lo tienen, valdria más que no ecsistieran, pues no puede ser mas triste su estado. Con las Iglesias sucede los mismo asi es que he dispuesto que los trabajos se hagan con actividades que se formen inmediatamente tribunales y escuelas en los pueblos, visitando diariamente los trabajos en esta Cabecera, y haciendo que en los demás pueblos se ejecute los mismo; aunque á estos no los puedo vigilar como quisiera por carecer hasta ahora de indios con que trasladarme de un punto á otro, pues siempre que lo he hecho á sido teniendo que pedir barcas grandes en que embarcarme á los principales de esta Cabecera. Mi antecesor no me ha dejado ni un bote siquiera para el servicio de esta Comandancia y en los inventarios que me entregó no se haya consignada ni una embarcacion pequeña. El no tener esta embarcacion me tiene algo apurado pues las sorpresas no puedo darlas, pues ahora; Antes de salir yá saben á donde voy y además lo que sucedió el mes pasado en que una partida de malhechores entró en un pueblo de este Distrito Aroroy; y después de matar á un hombre y de herir á otro entraron en la casa del Gobernadorcillo robando y saqueado y marchandose despues muy tranquilamente, en la seguridad de que al asaltar el pueblo no encontrarían resistencia, pues en los tribunales de este Distrito no hay mas armas que lanzas de caña, y además que toda esta gente es muy pacífica y nunca se ha visto hasta ahora un ejemplo como este. Asi es que el Distrito esta atemorizado y he tenido que repartir la fuerza de este tercio en tres pueblos, para que estén mas tranquilos. Las dos Cajas; la de Hacienda y fondos Locales me las dejó en bastante mal estado mi antecesor; en la primera no encontré más que \$ 911,09 y en la segunda \$ 9,05 con una deuda en la primera de \$ 811 por el finiquito del año pasado y casi todo el 1er. Tercio del actual, y en la segunda los rezagos⁵⁵ ascendian á \$ 9760. En esta situacion me encontré el distrito al tomar posesion de él, y á la verdad no me atreví á escribir á V.e. hasta no conseguir el poner esto algo mejor y visitando los pueblos formarme una idea del estado de todos. Hoy por fin yá me encuentro algo mas tranquil(lo) pues las deudas de la Local las voy cobrando poco á poco, pues este Distrito es muy pobre y espero que al finalizar el año lo tendré corriente todo. La Hacienda, esto ha adelantado bastante, pues la deuda de los rezagos yá ha entrado en caja este mês, y esceptuando un pueblo, todos los demás me van al día se puede decir en sus contribuciones, pues la generalidad han finiquitado yá el 2º tercio de este año. Con respecto á este pueblo que vá muy atrasado que es el de Osong y al que me es de todo punto imposible, por más castigos y fuertes multas que he impuesto tanto al Gobernadorcillo como á Cabezatas hacen que marche bien; siendo lo mas triste que este pueblo es el más rico del Distrito, quisiera que á la verdad me ayudara V.E. pues estoy convencido que el atraso tan considerable de ese pueblo consiste en el juego, pues es muy vicioso, y el Gobernadorcillo un hombre sin carácter de ninguna clase y dominado por todos los más perdidos del pueblo, y como al mismo tiempo me consta que los indios pagan sus contribuciones á tiempo y estos atrasos son á consecuencia de los vicios de los Cabezatas y principales me atrevo a proponer á V.E. como medio que creo seria muy

55. Retrasados en el pago.

saludable; que después de formarles su correspondiente expediente á algunos cabezas y el tanto de culpa al Gobernadorcillo los remitiera á esa, para desde allí ser trasladados á Joló, donde al saber aquí su destino tal vez escarmentasen y marchasen bien. Este es el unico pueblo donde he embargado bienes á Cabezas y fiadores y donde he vendido en pública subasta para satisfacer al estado los rezagos que eran en deber. Pues bien, á pesar de todos no he podido conseguir que me paguen la quinta parte que deben.

Yó por eso me atrevo, á pedir á V.e. que siendo esto un mal ejemplo para los demás pueblos y reuniendo la circunstancia de ser el pueblo mas rico de este Distrito se haga un ejemplar castigo para que así escarmienten pues estos atrasos que no provienen más que de mantener sus muchos vicio con los intereses del Estado. Otra de las novedades que por aqui ha ocurrido, es que al trasladarme á las visitas del pueblo de Palamá, á hacer la recaudacion de los rezagos, me encuentro con que una visita casi ha desaparecido sin tener conocimiento de ello hasta el momento oportuno de haberme presentado á rescaudar. En el expediente de rezagos consta la diligencia de todo esto, pues este ha sido el unico dinero que no he podido cobrar de dichos rezagos; y espero que de la Direccion de Hacienda me digan la manera de cobrar, pues por lo que entonces ví, el pueblo dio cuentas a esta Comandancia de que el Teniente y Cabeza de dicha visita de Alegria desaparecieron los mas de seis meses con el importe de las contribuciones de los pocos habitantes de dicha visita. En esta Comandancia no ecisten antecedentes de ninguna clase respecto á esto y yó me ví en la imposibilidad de cobrar este dinero, pues todos me han asegurado que el Gobernadorcillo del pueblo dio cuenta en el seis de Agosto ó Septiembre á esta Comandancia del hecho. Con respecto á trabajo; se ha hecho mucho y queda bastante por hacer, pues todas las cuentas las dejó mi antecesor muy retrasadas y además todas equivocadas, por lo que hoy el trabajo es doble, pues hay que estar deshaciendo todo. A los pocos dias de haberme entregado de esta Comandancia viendo y registrando los libros noté que habia un desfalco de \$ 1,003 en la caja de Hacienda y presentando á mi antecesor las cuentas y pidiendo explicaciones sobre ello, me dijo, que á la verdad, el ignoraba lo que le presentaba, pues era la primera noticia que tenia, y que eso sin duda debia ser un abuso del Interventor en la época del desfalco, procediendo inmediatamente á dar cuenta á la Direccion de Hacienda de lo que pasaba. Lo cierto es que mi antecesor que andaba bastante achacoso pero que sin embargo se levantaba, desde este dia se metió en cama para no salir más de ella, y pocos dias antes de morir recordando yo que el Interventor de aquella época Dn. Pedro Rodríguez se encontraba en esta Cabecera, se lo participé á mi antecesor haciendole ver la conveniencia de que tuvieran ante mí una explicacion acerca del desfalco, en lo que quedó conforme; y despues de efectuadas estas, que fue borrascosa, me quedé en la duda de saber quien era el verdadero causante. A los pocos dias falleció mi antecesor haciéndome protestas de su inocencia y después de dos meses de silencio, revolviendo papeles y documentos en el Archivo de la Administracion Local, aparecen unas cartas de pagos referentes al desfalco firmadas por el Interventor. Entonces empecé á indagar y averigüé; que en la época del Interventor de Dn. Pedro Rodríguez este era el que recaudaba el dinero de las contribuciones; haciendo la recaudacion unas veces en la oficina y otras en la casa particularmente; lo que mi antecesor nunca se atrevió á confesarme. Inmediatamente que tuve conocimiento de todo esto, mandé llamar al citado Interventor; le presente sus cartas de pago; no nego que fueran suyas, y aunque dio fútiles pretestos acerca del desfalco procedi inmediatamente á formar expediente en averiguacion de este hecho. En este Correo sale dicho expediente para el Exmo. Sor. Director General de Hacienda. Tambien he tenido que poner preso en la cárcel pública de este Distrito á un Español filipino llamado D.

Pedro Ferrer el que en el pueblo de Milagro y estando en una casa de baile, al presentarse en ella el Gobernadorcillo de dicho pueblo para que cesaran de bailar y de escandalizar; pues no habian solicitado permiso ninguno; el referido D. Pedro Ferrer, después de apagar la única luz que habia, golpeó con su baston al Gobernadorcillo y haciendo una grave contusion en un ojo: temiendo que salir inmediatamente dicho Gobernadorcillo de la casa pues de seguir lo hubiera pasado muy mal. Este hecho de pegar á un Gobernadorcillo, ha sido siempre en este Distrito desconocido, y me he visto precisado para evitar que se repita, á poner preso al referido D. Pedro Ferrer, á pesar de su condicion de Español filipino y no sufra des prestigio de ninguna clase el referido Gobernadorcillo. El juzgado entiende yá en el asunto y dentro de poco estara terminado, pues necesita un fuerte escarmiento semejante conducta.

Después de todo esto el español europeo Dn. Pedro Sanchez que se haya preso en esta Cárcel sufriendo un condena impuesta por la Real Audiencia; ha estado bastante enfermo y hoy continua en mal estado, y habiendo encontrado en esta oficina una comunicacion fechada en dos de Abril pasado por su Sor. Secretario en la que hacia presente á mi antecesor que si consideraba conveniente que se le trasladase á la cárcel pública de [Dilibi-s] [Nilibi-s] y de una instancia que me ha presentado Dn. Pedro Sanchez acompañada de una certificacion del vacunador de este Distrito en que hace constar su mal estado de salud y viendo las malas condiciones de esta Cárcel, y sobre todo por el triste espectáculo que es, que de cuatro españoles que hay en el Distrito uno de ellos está preso; he determinado en vista de que yá V.e. accedió á ello con mi antecesor á acceder á su peticion y remitirlo en el primer Correo que salga para Manila. Adjunto tengo tambien el honor a V.e. una liquidacion general demostrativa de las cantidades que por diferentes conceptos he recaudado hasta la fecha. Esperan de V. que aunque este distrito es muy pobre para fin del año económico tendré solventadas sus deudas.

*Sin tener por ahora mas que referir se ofrece á V.e. su mas respetuoso subordinado q.s.m.b.
Geronimo Vida*

Carta n° 41. Exmo. Sr.

El Gobernador politico Alcalde mayor de esta provincia de Camarines Norte Dn. Genaro Carreras, procede en terminos inumanos contrarios á las leyes y para adquirir dinero sin reparar en los medios, perjudica de todos modos á sus gobernados

Á los presos les hace azotar cruelmente tomandolos declaracion al mismo tiempo en momentos que no tienen sentido ni boca mas que para quejarse de los dolores que sufren y para aumentar estos, cuando los palos han hecho saltar la sangre, untan las carnes destrozadas con vinagre y pimienta chile, continuando los palos después de estas hurturas. Este martirio nunca conocido en la provincia, lo han sufrido los presos Paulo Vagus, el hijo de este Venancio, Prudencio Sangagin y Jose Religioso: á este ultimo pegaban hasta en los partes y en las cuatro veces que le azotaron llegaria a mil bejucazos los que sufrió, pegados por los cuadrilleros de guardia en la Alcaldía á presencia entre otros, del interprete del juzgado Francisco Pimentel que recibia las declaraciones en el acto de los palos. El desgraciado Jose Religioso tendido en un banco le sujetaba un hombre la cabeza, dos por las piernas y el cuarto estaba montado á caballo sobre su cintura para impedirle todo movimiento habiendo espirado, como era muy natural sucederse, hallandose en el cepo que hay en la Alcaldía en el que le metieron al levantarlo del banco con

la cara también reventada contra el banco y ensangrentados los pañuelos en que la apoyaba en cuyo estado le llevaron al tribunal al verle muerto.

Esta es la Justicia que administra el representante de V. e. que es el simbolo de todo lo noble y justo; el Superior que manda como verdadero padre de sus subditos, especialmente de los que son pobres como sucede siempre á los corazones grande y magnanimos.

Con estos y otros actos tiene aterrada la provincia porque el que se atreviera á quejarse sufriria inmediatamente un martirio semejante al del asesinado Jose Religioso

El Sr: Carreras poseido de gran avaricia, que es el movil de todos sus actos, hizo construir en el puerto una casa que primeramente dijo era de recreo para los Españoles empleando pa-listas que pedía á los pueblos como servicio personal sin pagarles cosa alguna, como asi se lo echo en cara el Padre Vicario Parroco de la Cabecera mando este no podia conseguir ni un solo carpintero pagado, para la obra de la iglesia que era urgente. Al Gobernadorcillo de la Cabe-cera le obligó á dirigir la construccion de dicha casa por lo cual tenia abandonado el servicio de su cargo, permaneciendo diariamente en el puerto que dista una hora de esta población. Concluida que fue, la ha rifado en cuatro mil pesos!! (subrayado en el texto) Mandando las papeletas á los pueblos para que los Gobernadorcillos los vendiesen á los Cabezas y demas, por cuatro pesos una, con prevencion de que multaria en 5 pesos al Cabeza que no comprase. Cele-brada la rifa le tocó á un chino quien la vendió enseguida en 250 (subrayado en el texto) pe-sos y el que la ha comprado la vá á mandar derribar para aprovechar las maderas. Esta es casa de maldicion que ninguno quiere conservar. Tambien ha conseguido rifar su mal ca-rruaje, en 400 pesos, cuyos billetes han comprado por el temor que infunde.

Estas rifas las ha hecho defraudando á la Real Hacienda el derecho de cuatro por ciento y un continuo por cada sello de la Administración Central de Estancadas que se ha de estampar previamente en cada pa peleta, y sin llenar ninguna de las circunstancias prevenidas en el Re-glamento de Rifas dictado por Real orden de 2 de julio de 1872 que se dirigen á asegurar tam-bien la legalidad de la operación.

Seria largo enumerar las arbitrariedades cometidas por el referido Alcalde: todo es publico y notorio, todo se justificará sobradamente en cuanto la Autoridad Superior, quiera probarlo bajo su mandato, el cual disipará el terror que domina los animos sin que estos infelices habi-tantes, tanto indios como Españoles, habian de quedar á merced de sufrir los efectos de la ven-ganza; y cuando tales hechos són conocidos de publica notoriedad, dignese V.e. dispensar que se hagan llegar á su alto y justiciero conocimiento empleando el medio que está á el alcance del in-feliz que gime desvalido.

La ley, sabia en todas sus disposiciones, autoriza que cualquier individuo denuncie faltas ó delitos que cometen los particulares á los empleados del gobierno, para facilitar asi que lleguen á noticia de los Superiores para que estos puedan proceder á su formal averiguacion y castigo. Otro medio es el de las denuncias secretas, pero ambos se dirigen al mismo fin, justo y saluda-ble porque la Autoridad no puede estar á el alcance de cuanto ocurre mayormente en provincias lejanas para aplicar inmediatamente el remedio de los males y castigar á sus autores. Por esto tambien dispone las leyes que anualmente salgan jueces comisionados á visitar las provincias y juzgados, y cuan saludable y oportuno hubiera sido ó seria, que un funcionario recto y severo cumpliése dicha ley en Camarines Norte, en donde encontrará pruebas irrecusables y abundan-tes de las arbitrariedades y delitos cometidos por el Sr: Carreras durante el poco tiempo que hace que se encargó de su mando.

Dignese V.e. atender estas quejas que són tan ciertas como grande és el respeto y amor que profesan á su Justiciera Superior autoridad, todos los que tienen la dicha de contarse entre sus humildes subordinados que piden fervientemente á Dios conserve dilatados años su importante vida.

Carta nº 42. Exmo. Sor. Dn. Domingo Moriones

Islas Marianas 18 Mzo. de 1879

Muy Señor mio y respetado General.

A consecuencia de los escandalos dados por algunos empleados y que son remitidos á esa Capital con sus causas criminales, debo dár á V.e. algunos antecedentes como complemento de los partes oficiales que he remitido.

D. Manuel Romero Interventor de H.P. (Hacienda Pública) ha delatado al Administrador como autor de robos y estafas varias, estas son las palabras que usa, por lo que el Juzgado ha precidido á la formacion de la causa criminal. La idea que llevaba es conocida públicamente en estas Islas, estando en relaciones ilicitas con la muger de aquel, tan pronto como fuera á Presidio se veria libre del marido, por lo que la muger le facilitó todos los datos que por desgracia hay algo de verdad.

D. Luciano Verin Administrador delata al Interventor Romero por allanamiento de la Administracion á media noche, el Juzgado formó la causa criminal y la remite sentenciada á la Audiencia.

La muger D. Filomena Darwin hija de una india Caviteña con un Español, dio primero armas al querido, posterior al marido por que la demandó en Divorcio y por último despues de muchos escandalos la ha perdonado y viven juntos; á consecuencia de los hechos resulta otra causa criminal de perjurio contra Verin, Filomena, criadas y dos deportados Españoles.

Romero procede de la clase de Condestables de la Marina debió salir por borracho vertiginoso y sigue con el vicio en la misma forma.

Verin musico de un Regimiento y posterior almacenero metiendo cabeza en Hacienda. Cubre muy bien las formas, tiene talento para evadirse y engañar al mas listo, en estas Islas son muy conocidos sus hechos, pero como son pequeñeces, se le perdonan en vista del descaro y de la atraccion que tiene en su trato. No puede ejercer destinos de cargo, por tener una conciencia muy elástica.

Como Romero fue el primero que delató procuré evitar el escandalo á todo trance, mis trabajos fueron infructuosos apesar de haberle recordado su madre, su pueblo y amenazado con mi grillete, la ofuscacion por la muger fue tál que despreció todo.

Mi conciencia está tranquila y creo haber cumplido con mi deber en todos sentidos y cumplo con dár a V.e. todos los antecedentes de lo que ha pasado en esta con el fin de que juzgue los hechos con mas claridad.

En contestacion á la carta de V.e. del 18 de Enero referente al Sor. Dugiolo en honor á la justicia debo decir que se ha captado el aprecio de toda la poblacion y referente á sus obligaciones trabaja con inteligencia y buena voluntad, con su apollo creo que conseguiré adelantar la provincia en la siembra de arroz y traída de aguas que tanta falta hace en estas Islas.

Mi señora y yo agradecemos en el alma la fina atención que V.e. se ha dignado tener con nosotros y le rogamos no se ocupe de ello.

Con este motivo se despide de V. su subordinado y s.s.

Q. S. M. B.

Manuel Brabo. [rúbrica]

Carta n° 43. S. Juan de Luz 26 Septiembre 1879

Exmo. Sor. D. Domingo Moriones

Mi querido General y amigo:

Pienso estar el 1° de octubre en Madrid y nada sé hasta hoy de sí he de ser empleado; Yo, sabe V., no pienso solicitarlo. Supongo á V. enterado del próximo enlace Real, que gusta a unos y desagrada a otros.

Tambien sabrá V. se saca partido de la declaracion del General Serrano que dice es solo (subrayado en el texto) Sagasta el gefe del partido constitucional. Como pocos creen en la sinceridad del Duque de la Torre, ahora dicen muchos que el echarse fuera del partido es por quedar en aptitud de cualquier evolucion por su propia cuenta. Sagasta, que está aquí, se muestra muy reservado, y siem pre deja comprender sus ideas de orden y oposicion á las aventuras.

Se dice no hay entre los demócratas tanto juicio.

Primo de Rivera estuvo aquí unos dias, que parece está contando los dias para ir á relevar á V. No creo, si quiera fuera verdad, lo que en estos dias se dice de querer V. adelantar su regreso por falta de salud.

Lo de Cuba no presenta muy buen cariz, y todos convienen en que es dificilísimo problema para las Cortes la revolucion de las reformas, llegando á creerse en crisis por ese negocio.

Segun se dice el Rey prolongó su permanencia en Arcachon⁵⁶, cuando visitó allí á su futura, parece le ha gustado la muchacha. No deja de ser extraño haya de cambiar la Archiduquesa su mitra de abadesa por la corona Real.

Por lo demas, nuestra enfermedad de querer todos (subrayado en el texto) hacer la felicidad de la patria continua lo mismo. Todo el mundo cree que si mandara lo haria muy bien. Yo he tomado en Capvern⁵⁷ (altos pirineos) las aguas y las Carolinas muchos baños de mar en esta playa. Todos nos encontramos muy buenos y hemos recobrado la agilidad que ahí habiamos perdido.

Mucho deseamos se encuentre V. muy bueno; reciba V. el afectisimo recuerdo de mi familia estensivo con el mio, al General Colon y señores Andrade y Cabezas, y los ayudantes que V. sabra y suyo muy afectisimo amigo s.s.

q.b.s.m.

Jose Pablo de Baraola

56. Arcachon, estación balnearia y climática reputada, fundada a mediados del s. XIX. Situada en los alrededores de Burdeos.

57. Capvern, estación termal ubicada en el Departamento francés de los Altos Pirineos. Sus aguas eran utilizadas para el tratamiento de la gota, para las enfermedades del hígado, del riñón y de las vías urinarias.

Carta nº 44. [*Membrete: Mayordomía Mayor de S.M. Particular*]

Madrid 14 Octubre 1879

Exmo. Sr. D. Domingo Moriones; Marqués de Oroquieta:

Muy Sr: Mio y amigo de mi mas distinguida consideracion:

El General Ceballos⁵⁸, me ha enterado de que no ha recibido V. noticias de que el cuadro y corona que enviaron el Ayuntamiento y administracion civil de esa, con el triste motivo del fallecimiento de S.M. la Reina D^a Mercedes (*qepd*) y que su señor hijo de V. se encargó de poner en su destino, debo decirle que ambos objetos se recibieron en la Inspeccion de los Reales Palacios y S.M. el Rey, que admiró el trabajo artístico de uno y otro, los estimó infinito y dispuso que por mediacion de V. se diesen las mas expresivas gracias á las referidas corporaciones: así se cumplimentó en aquellos dias y mi duda se ha extraviado el oficio por lo cual le remito adjunto otra reproduccion del primero, rogándole haga presente á los Sres. interesados la verdadera causa que ha motivado este retraso.

Se complace en repetirse de V. con la mas distinguida consideracion muy afectisimo amigo
q.b.s.m.

Alcañices

Carta nº 45. E. S. D. Domingo Moriones

Madrid 23 Diciembre 1879

Mi distinguido General y amigo: Muchas situaciones gravisimas conoce V. de nuestra historia contemporanea; pero la presente es de las mas tremendas sin nuda alguna. Difícil, si no imposible, es dar una idea de las consecuencias que inmediatamente ha producido la vuelta al poder de D. Antonio. El elemento militar profundamente disgustado; se apiña alrededor de D. Mr. Campos⁵⁹ y Jovellar⁶⁰. Las minorias parlamentarias se reunen y protestan, y los elementos populares dejan oír sus murmullos. Estas tres manifestaciones tienen lugar, la 1^a en un incidente que detalla bastante el Liberal en su recorte adjunto; la 2^a en un documento tambien adjunto que suscriben las minorias; y la 3^a en el alboroto popular de la noche del 18 y el del entierro de Lagunero el 19 por la tarde.

Al anunciarse el Ministerio Canovas ofrecieron sus dimisiones, entre otros, Balmaceda y Riquelme⁶¹, las cuales no fueron admitidas por ser relevador mas tarde, sin causa militar que

58. Francisco de Paula Cevallos y Vargas marqués de Torrelavega. Ocupó el Ministerio de Guerra entre 1875 y 1879, ocupando al mismo tiempo de forma interina el de Marina.

59. Arsenio Martínez-Campos Antón. Presidente de Consejo de Ministros desde marzo y diciembre de 1879. Ocupó igualmente durante ese periodo el Ministerio de Guerra, y la interinidad del de Marina.

60. Sobre este general ver p. 14, nota 41.

61. José Luís Riquelme y Gómez (Granada, 1813-Barcelona, 1888). Militar andaluz que luchó en el bando liberal durante la primera guerra Carlista. En 1869 combatió contra los republicanos de Cádiz y Málaga, y entre 1871-75 contra los independentistas cubanos. Ascendido a Teniente general (1875), fue director general de carabineros en Madrid, senador vitalicio en 1877, capitán general de Cataluña de 1833 a 1886. *Gran Enciclopedia Catalana*, 1992: Barcelona. Enciclopedia Catalana. vol. 19. p. 392.

lo justificara. De aquí ha nacido un disgusto general profundo, que se estiende á Casolas, Portilla y otros, como mas á muchos moderados, y á cuyo amparo se agitan y regocijan muchos generales liberales. ¿Que puede resultar de ello? No es fácil es preveerlo; pero si cabe asegurar, que el regimen militar sigue la historia de siempre, favorecido por la intemperancia de un frac. No puedo entrar en mas pormenores.

Al dar cuenta en el Congreso de la formacion del nuevo gobierno, quiso esta Camara que se la dieran amplias esplicaciones sobre la crisis; mas D. Antonio protestando una discusion análoga suspendida en el Senado, quiso retirarse de las Cortes, donde la cosa ofrecia peor aspecto, y sin mirar á la respetabilidad del lugar y del presidente, y sin guardar la cortesia debida al diputado que hablaba, se levantó, con él todo el Gobierno, y dando la espalda se encogió de hombros, hizo un movimiento despreciativo con el sombrero por debajo del banco y se marchó. Escuso decir á V. la que se armaria, agravandose despues el suceso por la misma soberbia con que Canovas intervino en el despacho de Ayala⁶², en una discusion conciliadora que este tuvo con la Comision, que nombráron las minorias. La decision de volver parece ya ineludible en su cumplimiento.

Con motivo de la fiesta del Hipodromo en Paris, se quiso dar aqui una serenata al Embajador de Francia y el Gobierno, despues de dar concedido por el Capitan General el permiso, le retiro teniendo que ir el ministro de Estado á dar una explicacion al Embajador, asi como insertar un suelto ridiculo en la Correspondencia, y una explicacion en las Cortes. Todo ello en desacredito del gobierno y universalmente reprobado. El resultado fue, que la gente acudió á la casa del Embajador, que hubo gritos, confusion, que Canovas se fue de la presidencia, que Heredia Espi-

[fin carta]

Carta nº 46. *Reduccion de los Moros de Mindanao*

Ha sido opinion general y hasta se ha consignado en informes oficiales que los Moros de Mindanao no ofrecen ninguna esperanza de reduccion: los Misioneros de aquella isla, especialmente los del Distrito del Centro, han observado lo siguiente. Que la clase de esclavos que son una gran parte de su poblacion, otra muy considerable del pueblo bajo y de la mugeres, en el momento que se enteran y palpan las ventajas de nuestras costumbres y civilizacion, la aman y desean. Los moros bien acomodados, y sobre todo los Panditas, Datos y Sultanes, que viven de la piratería de la esclavitud y del trabajo ajeno, que aman la poligamia y hacen un abuso tiránico de las hijas de los pobres, la aborrecen, como cuestion para ellos de vida ó muerte.

Es frecuente durante algunos años, especialmente desde que han visto como viven los moros cristianos en Tamontaca⁶³, es casi diario el acudir esclavos, moros de clase baja y mugeres de todas categorías á los Misioneros para que los protejan, bauticen y ayuden para vivir entre cris-

62. Abelardo López de Ayala. Ocupó el Ministerio de Ultramar entre 1875 y 1879.

63. Tamontaca. Población de Filipinas, provincia de Cotabato en la isla de Mindanao, junto a la desembocadura del río de Mindanao.

tianos. Al que esto escribe se le presentaron no hace mucho siete mugeres, de ellas cinco principales solteras pidiendo cristianizarse y vivir en nuestros pueblos. Pero las reclaman los moros y son devueltas por nuestras autoridades: á excepcion de algunos que han sido comprados, á costa de no pocos sacrificios. La causa de esto es tratados anteriores y el temor de un rompimiento.

De este modo los que se han acogido á nosotros y sido devueltos han empeorado su suerte; porque los moros los castigan y á veces les cortan la cabeza para escarmiento de los otros. Lloran y se desesperan cuando los van á devolver; y dicen que mejor que se les mate.

Tres cosas se deducen de esto: 1^o que hay una gran parte de población mora cuya reduccion por ellos no ofrece dificultad; 2^o que se obliga a los misioneros á lo que es muy duro á devolver los que se acogen á nuestra bandera y nuestra religion; 3^o Que los varios pueblos que tenemos entre moros en Mindanao, y otros que acaso convendria poner de nuevo aumentarían notablemente si no se devolvieran los esclavos, moros de clase popular y mugeres que á nosotros se acogan.

Para hacer esto último, sobre todo si se quisiera hacer de un golpe y de un modo absoluto, se ofrece esta dificultad: el conservar y que se les devuelva esa gente es para los moros cuestion de muerte ó vida y hecharán por ello cuanto puedan; Y si se diera orden absoluta y abiertamente de que no se devolvieran, habría un rompimiento general con los moros que se dicen amigos.

Si se encontrase un medio mas suave, como por ejemplo un fondo de rescate según está en la India, ó algun otro, progresaría el Sur de Mindanao. A esto perjudica la reduccion de destacamentos. Nuevas Colonias de militares casados según el plan de una antigua comision serian otros tantos nuevos focos de agrupación. Conservando la amistad de algunos moros que hasta ahora nos han sido afectos, ayudándoles, protegiéndoles (subrayado en el texto), contra los demás, progresaría la reduccion.

La piratería no es posible se extinga sino dominando las costas. Estas son inmensas. ¿Tenemos fuerza bastante para de una vez romper con ellos y eliminarles; y dar una disposicion absoluta á favor de esclavos y no esclavos que se acogan á nosotros? No lo sé: Creo ha de ser por medios mas suaves, aunque mas lentos: El alto criterio de nuestras Autoridades los habrá mejor.

Las colonias de libertos, como Tamontaca, son algo costosas y lentas: pero de resultado el mas positivo de cuantos hasta ahora se han ensayado. Si se retiran las colonias de deportados, hay allá un punto en donde estaría muy bien una de esas de libertos el Campamento de España.

[Sección tercera. Gobierno de Filipinas. Diversos. n^o 32]

Carta n° 47. [Adjunta a carta n° 45]. *El periódico político “El Tiempo” publica un artículo tomado de la Gaceta del Ministerio Fiscal, que copiado á la letra, dice así:*

“Justicia del otro mundo

I.

No vamos á hablar de la de Dios.

Nuestras creencias religiosas nos hacen considerarla en el mas alto grado de perfeccion, como Justicia que es del Ser Supremo; Y si algo por acaso podemos creer ó suponer en la tierra, que se apartó de ella, y tal, en nuestra limitada imaginacion, nos atrevimos á pensar, es porque jamás nos ha sido permitido, porque jamás podremos penetrar en sus misterios.

Nos referimos á la justicia de los hombres.

Poco tiempo hace al escribir el prólogo de nuestra última obra sobre interpretacion y aplicacion del Código de 1870⁶⁴ nos lamentamos amarga y tristemente del lastimoso estado á que la administración de justicia se halla en la actualidad reducida en nuestra Pátria, y de como y de cuanto aquellos mismos que en ocasiones dadas han parecido los llamados á sacarla de su casi mortal abatimiento, con muy buen deseo seguramente, han sido los primeros en aumentar su desprestigio.

Esto es evidente, y no es necesario citar nombres ni concretar hechos para demostrarlo.

Sin la mas remota idea de rectificarnos por lo mismo, antes bien insistiendo en cuanto sobre el particular hemos escrito, vamos hoy á significar y á probar en este artículo, que todo en este mundo es relativo, y que en presencia de cuanto pasa en el otro, la que llamamos administración de justicia es deliciosa en la Península sublime y admirable.

¿Qué tal será, pues, la de Ultramar?

No son de ahora ciertamente, con motivo ú ocasion de las vicisitudes políticas en Filipinas y en todas las Indias españolas, no son de ahora la inmoralidad y a corrupcion de costumbres jurídicas, que en aquellos apartados climas reina, sin que pueda parecer temerario el pensamiento de que esa falta de idoneidad en unos, esa carencia absoluta de toda idea de rectitud ni de imparcialidad en otros, por punto general hablando, y salvo honrosas excepciones, son una de las concausas que tanto vienen contribuyendo á su progresivo decaimiento y á su constante é indefinible malestar.

En el año 1622, se consigna con la ley 2ª, libro XV, título 15 de la Recopilacion de Indias, y citamos esto en comprobacion de cuanto acabamos de exponer, hubo en necesidad de remediar graves abusos de los oidores de aquellas apartadas audiencias, su peditados y sometidos exclusivamente á la influencia, autoridad y poder de los vireyes, siendo por aquellos tiempos rigurosísima costumbre, que aún subsiste, aunque tibia ya y debilitada, la de que todos los corregidores y alcaldes mayores diesen residencia de sus cargos al cesar en su desempeño, y estando

64. López de Azcutia, Manuel. *La Ley penal: Estudios prácticos sobre la interpretación, inteligencia y aplicación del código de 1870, de la relación con los de 1848 y 1850, con nuestras antiguas leyes patrias y con las principales legislaciones extranjeras.* Madrid, 1876.

mandado por la ley 25 del citado libro que estos juicios no se tomasen por sus sucesores, á no ser estos de mucha satisfacción y confianza.

“Declaramos y mandamos –dice la ley 40– que las sentencias pronunciadas en residencias sobre cohechos, baraterías ó cosas mal llevadas contra los gobernadores y sus oficiales, sean ejecutadas luego en las personas de los culpados”.

Y en efecto: tanta ha sido siempre la prevención pública y el recelo para con los Gobiernos, que han llevado consigo los pesquisados, que en todas épocas se ha usado de grande rigor y se han dado las mas severas instrucciones á los pesquisadores, á fin de que nada dejasen por averiguar y castigar en su caso, con cuyo motivo se han dictado en lo antiguo muchas leyes, y no escasas disposiciones mas adelante, sino muy recientes, algo más modernas, con las cuales se ha tratado de evitar y corregir los grandes abusos, siempre y de mil maneras en aquellos remotos países cometidos.

II.

¿Qué hay, qué existe, qué sucede allende el mar en todos aquellos tribunales, inferiores y superiores, altos y bajos, grandes y pequeños, que algo nos venga á decir hoy a favor de su justicia?

Eso quisieramos nosotros saber para de muy buen grado escribirlo y consignarlo.

Mucho, á la verdad, nos habíamos de holgar de ello, y grande seria nuestra satisfacción, y muy verdadera nuestra complacencia, si pudiéramos encontrar medios, motivos y datos positivos para contradecir la mala fama que de allí constantemente parte, y con tan grande insistencia por todos lados cunde; pero nuestro afan es, por desgracia, inútil, y ocioso nuestro empeño.

Los muchos y muy importantes antecedentes, auténticos é irrecusables, que tenemos á la vista, respecto de ese particular, nos marcan el vacío.

Menester es, por lo tanto, que el Gobierno de la nacion fije de una manera preferente su atencion y ponga en ello mano pronta, puesto que del desórden y del desarreglo en la administracion de justicia nacen indudable é irremediamente el desarreglo y el desórden en las demás esféras sociales, y á la vez y con ellos el desprestigio de todo sistema, y hasta la muerte misma de sagradas instituciones, que en todo país bien organizado deben ser eternas.

Al Gobierno, pues, nos dirigimos.

Por mucho y más que el mal sea grave, no es su remedio tan difícil que con una firme, constante y decidida voluntad, no pueda conseguirse.

Ace muchos años que por nuestro cargo oficial venimos estudiando todos los asuntos, así consultivos como civiles y criminales, procedentes de la audiencias y juzgados de Ultramar, y este no interrumpido trabajo y nuestro instinto especial y nuestra dilatada carrera y nuestros hábitos de toda la vida, nos dan cierto derecho á ser creídos, máxime cuando, al tomar la pluma, guiados del mejor de los deseos, vamos á consignar tales datos que muchos de ellos, con ser una verdad innegable, no podrán ménos de parecer inverosímiles.

III.

No hemos de continuar nuestra tarea sin enviar primero un saludo de distinguida consideracion á la audiencia territorial de Puerto Rico, estrella de clara y resplandeciente luz que brilla en medio de la oscuridad de aquel tan lejano firmamento.

Si antes la de Santiago de Cuba, en buen hora suprimida y que tan tristes huellas dejó detrás de sí; si antes y ahora la de Manila y la pretorial de la Habana —ésta sobre todas— pudieran parecerse en algo á la que existe y es modelo en la pequeña Antilla, estas líneas serian en todo y por todo de elogios y alabanzas.

Desgraciadamente para estas mismas y para el País es todo lo contrario.

Allí donde un letrado con relacion á un negocio civil, que ha dirigido por espacio de ocho meses, firma una minuta de honorarios importante tres millones seiscientos mil reales; allí donde se registran multitud de sumarios por delitos más ó ménos graves, que llevan de existencia quince, diez y ocho ó veinte años; allí donde los reos de delitos atroces, como son los de incendio, asesinato y robo, permanecen durante la causa en libertad, mientras que otros, autores de hechos casi insignificantes —hurtos, por ejemplo, de legumbres ó semillas— llevan años y mas años de prision; allí donde para unos rige el Código y para otros las leyes antiguas de la Recopilacion de Indias, y ni éstas ni aquel se observan puntualmente; allí, en fin, donde el criterio judicial és todavía arbitrariamente libre, puesto que por lo comun no se ajusta á regla alguna, és imposible, de todo punto imposible, que la justicia sea justicia, y que responda en su aplicacion á su sagrado objeto y á sus fines.

Graves podían parecer las precedentes afirmaciones; graves, muy graves son seguramente, y poco cuerdo habria sido, aunque convencidos de su certeza, esto de haberlas traído al público dominio sino tuviéramos su evidencia en documentos positivos que la determinan, y si, por otra parte, no fuera una verdad casi axiomática la de que no es posible la curacion de un mal cuyos síntomas se ignoran ó que es desconocido.

A nadie tratamos de ofender ni á nadie con nuestras palabras ofendemos. Allí como aquí, en Ultramar como en la Península, existen funcionarios dignísimos, magistrados y jueces honrados y estudiosos, que conociendo ese mismo mal de que hoy y nosotros nos quejamos, han pretendido por su parte, aunque en vano, remediarlo.

Con la amistad de algunos nos honramos, y en mas de una ocasion hemos lamentado juntos esos abusos casi crónicos, ó crónicos del todo, que ellos, sin poderlos evitar, han visto tan de cerca, y que nosotros, si más de lejos, no por eso con menos exactitud, hemos podido apreciar y seguimos apreciando en toda su desnudez horrible y espantosa.

Téngase, por tanto, en cuenta, que al hablar de las audiencias nonos limitamos, como despues demostraremos, á su alto personal, ni hablamos en absoluto, ni en concreto del que constituye y forma la curia de las mismas, muy digna de atento exámen ciertamente, sino que con alguna mayor extension, por ser mayor su número, entran en nuestras observaciones la curia y el personal de los juzgados, donde, como sucede en Filipinas, si por acaso hay algo bueno que escoger, que no negamos, no es lo que mas abunda y sobresale.

IV.

Veamos datos concretos y estudiemos.

Nada, sin embargo, de nombres propios que conocemos y sabemos; nada de particularidades personales, puesto que está muy lejos de nuestro ánimo señalar con el dedo en estas líneas á aquellos funcionarios del orden judicial que traen á ellas la mas perfecta autenticidad de las duras observaciones que dejamos apuntadas.

Ahí están las certificaciones de acordadas de la audiencia de Manila, referentes á los cuatro trimestres del año anterior de 1875, que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 4º de la Real orden de 13 de Marzo de 1854, se han remitido sucesivamente con su informe por el Presidente de la misma al Exmo. Sor. Ministro de Ultramar.

Veintidós correcciones disciplinarias, entre prevenciones, apercibimientos y multas, se comprenden en los dos primeros á mucho mayor número de jueces de aquel territorio, pues vinieron en algunas duplicadas, y aun triplicadas, siendo todas ellas, por falta de celo en el desempeño del cargo judicial, por negligencia, incuria y falta de actividad en el despacho de asuntos, tanto civiles como criminales.

Uno, entre los demás, fue apercibido cuatro veces y multado tres; otro seis, y cinco otro.

Pero si tal fué el resultado, nada satisfactorio á la verdad, en los dos primeros trimestres de 1875, el que ofrecen las certificaciones correspondientes al tercero y cuarto, es por demás desconsolador y causa asombro.

Setenta correcciones disciplinarias se impusieron durante el tercero, en esta forma: catorce por la sala primera, á quince jueces; cuarenta y siete por la segunda á cincuenta y dos, y tres manifestaciones de desagrado por la Audiencia en pleno.

Doce impuso la sala primera y diez y siete la segunda en el cuarto, sumando entre todas ellas, por el número de jueces á quienes alcanzaron, sesenta y cinco correcciones y una demostración de desagrado.

Los juzgados más favorecidos en los referidos cuatro trimestres de 1875 han sido los de Capiiz, Leyte, Zamboanga y Fondo.

De entre los Jueces corregidos los hay que figuran en cinco acordadas; otros en seis y áun alguno en siete.

Y como la mayor parte de ellas suponen y significan esa abundancia tan singular, por su repetición, no es aventurado asegurar, tomando un término medio, que en el territorio de la audiencia de manila, las correcciones disciplinarias por falta de celo y actividad, por incuria y negligencia en el desempeño de su cargo á los jueces del mismo, en los doce meses del citado año no han bajado de quinientas.

Natural parecia, seguramente, que esas constantes lecciones recibidas por los mismos, les moviesen al mejor estudio de los negocios y excitasen en ellos el deseo de la enmienda; pero nada de eso.

Si dejamos pasar todo el año de 1876, no ménos fecundo en multas, apercibimientos y advertencias, que sería todavía mas prólijo enumerar, y nos detenemos en el primer trimestre del actual, nos encontramos con ocho impuestos por la Sala primera, quince por la segunda y dos por el Tribunal pleno, total veinticinco; siendo lo mas notable todavía que figuran en no exca-sa parte los mismos nombres que en las anteriores.

Tal es allí, por otro lado, la eficacia de las leyes antiguas, todavía en vigor, que hoy mismo, á consulta de aquel Tribunal superior en pleno, se tramita en el Ministerio de Ultramar, con informe favorable de la sala de Gobierno del Supremo, un importante expediente sobre la inmediata aplicacion, en las causas contra empleados públicos del Código de 1870, que rige en la Península, sin perjuicio, mientras tanto, del que por la comision legislativa, nombrada al efecto, se está en la actualidad confeccionando, ó está ya confeccionada.

Acerca de esto, y respecto tambien de la justicia del otro mundo, por lo que hace el territorio de la Habana, con su famosa audiencia pretorial, y fundados de igual modo en datos irrecusables, escribiremos en otro artículo noticias portentosas, exponiendo además algunas considera-

ciones sobre lo que, en nuestra opinion, sería mas conveniente para los fines de la más recta administración de justicia en las provincias de Ultramar.

Manuel Azcutia.”

Carta nº 48 [Adjunta a carta nº 45]

La explicacion de la ultima crisis ministerial es todavia materia de las investigaciones de la gente política. Prevalece la version de que obedeció al pensamiento de reemplazar al Sr. Cánovas conservando la misma política por este seguida; creen muchos, que el presidente del Consejo anterior, se habia impuesto demasiado en Palacio donde su intervencion excesiva en todo, a que se llamaba tutela en lenguaje familiar; habia llegado á molestar mucho

Juzgan otros que á esa razon se agregaba la de que si el Gabinete anterior hubiese presidido las nuevas elecciones, era el retraimiento de los partidos suceso inevitable y previsto, que á todo trance se quiso evitar.

El que preside el General Martínez Campos cuya composición se atribuye principalmente al Sr. Silvela (D. Manuel)⁶⁵ responde segun queda dicho, al objeto de continuar el mismo sistema político del Sr. Cánovas, y así se dice en el discurso de la Corona.

Las elecciones de diputados y parte electiva del Senado verificadas sin tiempo á nueva preparación, dieron el resultado de que la significacion principal de estas Cortes tienda á apoyar una política que representan Cánovas y Romero, sobre todo el último, que tiene un gran contingente en ellas de amigos personales.

No se resignan estos á dejar posiciones que algunos ocupaban y apoyándose en su jefe, que tampoco se resigna á estarse quieto, pueden ocasionar conflictos á cada paso, como el ocurrido con el nombramiento de la comision de actas del Congreso por rozamientos del Sr. Romero⁶⁶ con el ministro de Gobernacion.

Parece que el Sr. Cánovas contiene los arrebatos de Romero y se atribuye á ambos el propósito de volver á ocupar pronto el poder. ¿Encontrarán favor en altas esferas? Lo dudan muchos. ¿Lo dejará Martínez Campos viniendo á ser un puente en este sentido? Asegúrase que él dice no representará semejante papel.

En tal caso cambiará de política y ningun síntoma lo anuncia por ahora. ¿Le seguirán constantes la mayoría de ambos cuerpos? Esto pende de la actitud de sus jefes naturales que hoy apoyan al Gobierno.

Por otro lado no puede perderse de vista que siendo fuerte y numerosa la oposicion del Congreso, nadie podrá contar con mayoría segura, si llegasen á disentir las fuerzas de Romero con la marcha del Gobierno.

¿Qué pasará pues en el Otoño? En la presente legislatura por ser muy corta continuarán así las cosas; pero la proxima pudieran tomar otro aspecto los sucesos.

65. Manuel Silvela Le Vielleuze. Ministro de Estado, entre 1875 y 1879, y de Gobernación entre marzo y diciembre de 1879.

66. Francisco Romero Robledo. Ocupó el Ministerio de Gobernación entre 1875 y 1881.

Los constitucionales que en la última crisis contaron firmemente con ser llamados al poder, aun abrigan en su sentir fundadas esperanzas. Pueden engañarse á juicio de personas bien enteradas en la política, pero estan dentro de la legalidad.

Mas indicada estaba una situación intermedia, que haciendo un prudente movimiento sobre el centro y la izquierda del último Congreso, diera novedad á la política manteniendo en ella ciertos elementos conservadores que fuesen una garantía para elevadas instituciones. Pero un cambio en ese sentido, fué tenazmente combatido por los que mas influían en la continuacion de la política del Sr. Cánovas, á quienes en la célebre consulta (subrayado en el texto) cuando ocurrió la crisis, dícese que se dio la consigna de hablar siempre sobre la base de un ministerio homogéneo (subrayado en el texto). De ahí el alejamiento juzgado como hábil y esperto del personaje que reside en Llanes, el cual no está conforme con el sistema imperante y opina por un cambio de política. Esto irrita mucho según cuentan al Sr. Cánovas, hasta emplear en contra un lenguaje destemplado. Sin embargo la opinion se ocupa constantemente del Sr. Posada y su autoridad es innegable.

¿Y las oposiciones antidinásticas? Hasta ahora la división de grupos y grupitos, las tiene enervadas, pugnan por entenderse y no se tienen datos para prever lo que podrán alcanzar á este fin Ruiz Zorrilla sigue conspirando según se dijo oficialmente en el Senado.

Estos trabajos pudieran adquirir un carácter mas sério el dia en que los constitucionales llegasen á perder toda esperanza de llegar al poder, porque acaso hubiese entonces entre ellos diversas apreciaciones de conducta.

Este ligero bosquejo del órden de cosas presente no contiene mas que rasgos generales, cuya apreciacion y desarrollo, habrá de hacer con un buen criterio, la discretisima persona á quien va dirigido.

Anexo 2. Documento anexos

Documento 1. “Constitución”

Sois seres consagrados
para encaminar la vida
previendo toda caída
de ciegos descarriados;
Gloria á vos que guiados
de bien recta intencion
poneis la Constitución
de Norte al navegante
que entre escollos errante
busca la salvacion.

España, ya cimentaste
un porvenir dichoso
feliz tu y venturoso
que tal redempcion lograste;
Cierto es que llegaste
á ser el blanco de befas
juguete de tus cabezas
y sus perfidos secuaces
que en codicia voraces
usurparon tus riquezas.

Tu que caudillas espadas
con gran dureza rejidas
no temas ver empañadas
mas que en sangre corrompida;
De esta será escogida
la del malvado que intente
á la razon resistente
descubrir su fiera saña
obcecando con arte y maña,
al ciudadano inocente.

Aborrece el servilismo
detesta la esclavitud,
y desprecia el egoísmo
esta noble juventud;
Su gefe con prontitud
se ofrece primer ribal
al indigno racional
que esclavizar pretenda
con audacia estupenda
la España liberal.

Ya no hay esclavitud
quéde abolido tal nombre
sepultandose en el hombre
que no ama la virtud;
Abracemos con prontitud
si es preciso la muerte
antes que penda la suerte
de seres por Dios libres
en carnivoros tigres
para vida peor que muerte.

De español solo el nombre
terror y espanto inspire
al que osado conspire
contra los derechos del hombre;
Todo el orbe se asombre
de bizarra juventud
que destierra esclavitud
con puño y brazo guerrero
conciliando y placentero
el valor con la virtud.

Loor a ti compañero
que para esta reunion
franco y grato sin ficcion
te ofreciste el primero;
Demarca tu el sendero
de fraternidad, y honor
que distingue con ardor
á patriotas liberales
de gentes que cordiales
te prometen eterno amor.

Dotada de perfecciones
dulce fuego excitas
y con vehemencia gravitas
en sensibles corazones;
Labre el mio eslabones
de cadena tan preciosa
que no me aparte, hermosa,
de tu hechizo encantador
y por fin seas matador
de mi llama amorosa.

Documento 2. Poesía anónima sobre los pasquines

Deboran las llamas
el craso pasquín
cursantes ved la obra
de un necio servil

Pasquines infames
en Pueblo ilustrado
son torpe dictado
de la estupidez
no sufre el cursante
que un vil ignorante
provoque a los libres
de un modo soez

Deboran las llamas...

Que sirven sandeces
palabras blasfemas
y mil anatemas
de un tonto servil
de nada de nada
pues no hallan entrada
en hombres sinceros
de un noble sentir

Deboran las llamas...

Ven vil y si pruebas
que puede un tirano
ser justo y humano
para su Nacion
entonces y no antes
veras á cursantes
decir que se queme
la Constitución

Deboran las llamas...

Ven vil y si pruebas
que la servidumbre
es justa costumbre
y amable virtud
entonces y no antes
veras á estudiantes
pedir las cadenas
de la esclavitud

Deboran las llamas...

Ven vil y si pruebas
que son el que oprime
y apreso al que gime
de igual condicion
entonces y no antes
veras á cursantes
querer ser esclavos
de algun gran Señor

Deboran las llamas...

Ven vil y si pruebas
que en Pueblo oprimido
el vicio abatido y
premiado el honor
entonces y no antes
veras á cursantes
bajar sus servicios
al yugo opresor

Deboran las llamas...

Ven vil y si pruebas
que el ser justo y sabio
redunda en agravio
de la religion
entonces y no antes
veras á estudiantes
atizar las theas
de la Inquisición

Deboran las llamas...

En tanto protestan
morir en defensa
del bien que dispensa
la Constitución
es libre y constante
de Oñate el cursante
y solo procura
la paz y la union

Deboran las llamas...

Documento 3. “Himno patriótico que cantó la compañía de voluntarios de Tolosa en obsequio de la verdad y confusion de la impostura”

Himno patriótico que cantó la compañía de voluntarios de Tolosa en obsequio de la verdad y confusion de la impostura

Coro

Entonemos el himno patriotas
y confundase el alma infernal
que intentó denigrar las virtudes
y la gloria de Riego inmortal

La calumnia la negra impostura
con que encubre el servil la maldad
procuraba alejarnos un heroe
y dejarnos en triste orfandad.
Tras un heroe siguieran los otros
y de aquí la fatal division
de los que aman el bien de la Patria
acarrear su desolación.
Mas los libres que viven alerta
observando al que atiza la lid
sin prestar el asenso a tramoyas
descubrieron el perfido ardid.
No pudiendo tachar los malvados
la benefica Constitución
discurrieron ajar á los heroes
de su célebre restauración.
Esta fué la malvada tramoya,
y el objeto de la imputacion
la república que justamente
aborrece la hispana Nacion.
Insensatos que faltos de seso
para nada teneis aptitud,
ni por esas vereis en España
las cadenas de la esclavitud.

¿Quién pudiera juzgar verosimil
que se infrinja la Constitución
por el heroe que la ha proclamado
con las voces de amor y de union?
Solo vos que jamas recordasteis
la memoria feliz del honor
intentais persuadir que la pierde
el que á él se hizo justo acrehedor.
Solo vos atribuis torpes miras,
de ambicion, y mezquino interes
al que miles de duros no acepta,
y antepone a la plata el cipres.
Ved patente españoles la intriga,
ved si vuscan la atroz division;
mas nosotros unidos diremos
viva Riego y la Constitución.
Ni República ni tirania,
sino pura la Constitución
es el voto de Riego y el nuestro
y el de toda la ilustre Nacion.
Si sus hijos espureos pretenden
Subjugarla con saña tenaz
Nuestras armas sabran defenderla
Y á su apoyo hará Themis la paz.

Bibliografía⁶⁷

- ALCALÁ GALIANO, Antonio (1878): *Recuerdos de un anciano*. Madrid, Central.
- (1886): *Memorias de D. Antonio Alcalá Galiano*. Madrid
- BLEIBERG, Germán i altres (1979) Diccionario de Historia de España. Madrid, Alianza Editorial.
- BURDIEL, Isabel; PÉREZ LEDESMA, Manuel [coord.] (2000): *Liberales, agitadores y conspiradores: biografías heterodoxas del siglo XIX*. Madrid, Espasa-Calpe.
- BURGO, Jaime del (1992): *Historia general de Navarra: desde los orígenes hasta nuestros días*. Madrid, Rialp.
- CSIC: Instituto de Historia (2001): *Diccionario biográfico de los ministros españoles en la edad contemporánea (1808-2000)*. Instituto de Historia. CSIC. [Fuente digital].
- ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, M^aDolores [ed.] (2002): *Las relaciones entre España y Filipinas. Siglos XVI-XX*. Biblioteca de Historia: Casa Asia. CSIC. Madrid-Barcelona.
- Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco* (1968-...). San Sebastián, Auñamendi.
- GARCÍA RUÍZ, Eugenio (1867): *La revolución en España*, París.
- JOVER ZAMORA, José María (1982-...): *Historia de España*. Madrid, Espasa-Calpe.
- LABAJOS, R. (1869): *Los diputados pintados por sus hechos*. Madrid.
- MARTÍNEZ BELOQUI, María Sagrario (1988): “Génesis del consejo administrativo de Navarra (1868-1898)”, *Príncipe de Viana*, Anejo 10, T. V. Comunicaciones al Primer Congreso General de Historia de Navarra, p. 266.
- MORIONES y MURILLO, Domingo; PANIAGUA PÉREZ, J. [edición y notas] (1988): *Memoria reservada de don Domingo Moriones sobre el gobierno de Filipinas (1877-1880)*. Universidad de León, Servicio de Publicaciones, León.
- PAREDES, J. [coord.] (1996): *Historia Contemporánea de España (1808-1939)*. Ariel, Barcelona.
- PIRALA, Antonio (1871): *El Rey en Madrid y en provincias*. Madrid, Quirós.
- (1895): *Historia Contemporánea: anales desde 1843 hasta el fallecimiento de Don Alfonso XII*. Madrid, Felipe González Rojas.
- RAMÍREZ DE VILLA-URRUTIA, Wenceslao, Marqués de Villa-Urrutia (1929): *El general Serrano: Duque de la Torre*. Espasa-Calpe, Madrid.
- RODRÍGUEZ BACHILLER, Ángel (1996): *Rizal, Filipinas y España*. Ediciones del Orto, Madrid.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis (1981): *Historia general de España y América*. Madrid, Rialp.
- TORO MÉRIDA, Julián (2000): *El gobierno del general Serrano y el sitio de Bilbao*. Bilbao, Sociedad “El Sitio”.
- TRISTÁN LA ROSA (1972): *España contemporánea: Siglo XX*. Barcelona, Destino.
- VILCHES GARCÍA, Jorge (2001): *Progreso y libertad: el partido progresista en la revolución liberal española*. Madrid, Alianza Editorial.

67. Es de obligada referencia el nombrar tres pequeñas obras de Ortiz y Peiró, Silvestre María, escritas entre 1873 y 1875, referentes a Moriones. A pesar de que se consultaron los catálogos colectivos más importantes de España, no pudieron hallarse.

Notas

La escultura navarra y sevillana de Luis Salvador Carmona: Estudio histórico-artístico*

Ezequiel A. Díaz Fernández

El grupo de esculturas de Luis Salvador Carmona que se encuentran en Estepa (Sevilla) constatan la categoría artística de uno de los escultores españoles más importantes del siglo XVIII. Su producción escultórica se inicia con un estilo propio del tradicional barroco castellano y andaluz, prosigue con la adopción de caracteres cortesanos de influencia italofrancesa, se adentra a continuación en la suntuosa estética rococó para finalmente ser partícipe de la mesurada corriente neoclasicista.

1. Introducción

Desde el punto de vista historiográfico la contrastada valía del académico se fundamenta en la sabia interrelación entre una escultórica tradicional y devocional, combinada con otra eminentemente europeizante y aristocrática. De forma admirable sabrá interpretar los preceptos escultóricos de la imaginería de estirpe catellano-andaluza, aunque desposeídos de aquel exacerbado dramatismo seiscientista, imbuidos ahora dentro de un nuevo lenguaje clasicista y cortesano, alejado de aquel afectado patetismo cruento para vincularse a los nuevos valores definidos por la elegancia, espiritualidad, distinción y equilibrio de la transición entre el rococó y el neoclasicismo. Estos elementos vertebrarán la capacidad creativa y compositiva de tan preciado escultor. Es indiscutible la calidad escultórica de Luis Salvador Carmona¹ (1708-1767), dentro del

* Quiero dedicar el presente artículo con entrañable cariño a Dña. María del Carmen Díaz Pérez y D. Salvador Díaz Fernández.

1. MARTÍN GONZÁLEZ, J.J., *Escultura barroca en España (1600-1770)*, Cátedra, Madrid, 1983, pp. 380-390. LORD, E.A. "Luis Salvador Carmona en el Real Sitio de San Ildefonso (La Granja)", *Archivo Español de Arte (AEA)*, Madrid, 1951, pp. 11-29. MARTÍN GONZÁLEZ, J.J. "La escultura en Valladolid du-

panorama artístico del siglo XVIII en España. La finalidad de este artículo es dar a conocer un conjunto de obras conservadas en la localidad sevillana de Estepa del segundo tercio del siglo XVIII, que ha estado “escondido” en las sombras de la indiferencia hasta hace pocos años. Para entender mejor la producción artística de este escultor hay que adentrarse en aquellos aspectos fundamentales de la época en la que estas obras vieron la luz. Es este un período dominado por el pensamiento “ilustrado”, que fue introducido en la corte española junto con la monarquía borbónica. Este clima favoreció la creación de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando en 1741, de la que formó parte Luis Salvador Carmona como “Teniente-Director de Escultura”. Esta institución se convirtió en la puerta de entrada de las manifestaciones plásticas y la estética dominante en la corte de Francia y que vino a sustituir a aquellas influencias italianas que predominaron durante la mayor parte del siglo XVII. No hay que olvidar que la Academia de Bellas Artes siguió el modelo francés de la Academia de París y que al igual que ésta, se convirtió en un instrumento de propaganda política. Otro aspecto importante y fundamental para entender la llegada de las obras de este escultor a Estepa, es la clientela entre la que se movió y que alcanzó la jerarquía más alta, trabajó para la monarquía en el Palacio Real Nuevo de Madrid, en la Colegiata de *La Granja* de San Ildefonso y en el Panteón de Carlos V. Esto hizo que se relacionase dentro de los círculos cortesanos donde probablemente conoció al III Marqués de Estepa, que fue el principal promotor y responsable de que hoy día podamos disfrutar en el corazón de Andalucía de un conjunto de obras del vallisoletano.

2. La escultura española del siglo XVIII: Luis Salvador Carmona

Luis Salvador Carmona académico y escultor cortesano es considerado uno de los más relevantes escultores del panorama artístico de la España dieciochesca por su contrastada dimensión artística y capacidad creativa. Trabaja en el Palacio Real de Madrid realizando las esculturas regias en piedra de Ramiro I, Ordoño II, Dña. Sancha, Felipe IV y Juan V de Portugal. Entre sus adornos realizó trofeos, conchas, cabezas y escudos de armas; además de los relieves de San Isidro Labrador y el de San Dámaso con San Jerónimo. En la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando el 2 de mayo de 1746 fue nombrado Teniente-Director de Escultura, para esta institución donó una Vestal (busto de mujer velada que representa la Fe). Para el Real Sitio de San Ildefonso (La Granja) realizó entre otras muchas obras el relieve del Cristo de la Victoria y la Virgen del Rosario en la Colegiata, para Iglesia de Ntra. Señora del Rosario las tallas del Cristo del Perdón y el relieve del Padre Eterno y en la Iglesia de Ntra. Señora de los Dolores (también de La Granja) destaca la efigie de la Dolorosa. Fuera de este ambiente

rante el siglo XVIII”, TV, *Ateneo*, 1984, Valladolid, p. 333. MORALES y MARÍN, J.L. *Arte español en el siglo XVIII* (Escultura), T. XXVII, Summa Artis, Madrid, 1996, pp. 388-393. MORENO VILLA, J., “Memorial del escultor D. Luis Salvador Carmona”, *Archivo Español de Arte y Arqueología*, T. VIII, Madrid, 1932, pp. 98-99.

cortesano su prolija producción artística irradia a toda la península como lo atestiguan sus obras de Madrid, Navarra, Guipúzcoa, Valladolid, Toledo, Cáceres, Salamanca, Segovia, León, Avila o Estepa (Sevilla). De forma admirable sabrá interpretar la estética de los grandes maestros del siglo XVII (como Gregorio Fernández o Pedro de Mena entre otros) dentro del nuevo lenguaje clasicista y cortesano, por lo que será considerado como uno de los grandes maestros del rococó. Sus modelos iconográficos serán los de la escultura tradicional castellana y andaluza del siglo XVII, pero desposeídos de su exacerbado dramatismo y patetismo cruento, destacando y potenciando valores como la elegancia, distinción, equilibrio y mesura. La categoría artística de que gozó Luis Salvador Carmona en su tiempo queda patente en citas textuales de la época al señalarlo como: *celebre escultor español, o de los mejores artifices de la Corte*², subrayando el reconocimiento y fama que poseía ya en vida el vallisoletano. Hoy día es ya reconocido como *uno de nuestros mejores artistas en su tiempo*³ y se entiende que *una importante parte de la escultura española de la segunda mitad del siglo XVIII tiene en Luis Salvador Carmona su indiscutible punto de partida*⁴. Consideramos que la aportación más valiosa del escultor castellano a la imaginería policroma barroca dieciochesca será la perfecta combinación entre lo popular y lo aristocrático, entre la tradición y la nueva distinción clasicista, en definitiva entre una realidad impregnada de cotidianidad y un verismo de extrema elegancia cortesana.

3. Luis Salvador Carmona y Estepa

Estepa a lo largo del siglo XVIII llegó a mantener una actividad artística⁵ de cierta entidad, como es evidente a nivel provinciano, lo que no fue óbice para que sea hoy reconocida con carácter regional como una de las más bellas localidades del barroco dieciochesco andaluz. Ya que sus espléndidas portadas, sus exuberantes camarines, sus grandiosos retablos, el abundante decorativismo, la rica profusión pictórica y la portentosa teatralidad de su conjunto, conforman todo un universo artístico que se hace casi inabarcable, inundándolo todo con su genuino, singular y abigarrado barroquismo. El conjunto escultórico perteneciente a Salvador Carmona en Estepa se explica por va-

2. GARCÍA GAINZA, M^a.C., *El Escultor Luis Salvador Carmona*, Universidad de Navarra, Pamplona, 1990, p. 31. CEÁN BERMÚDEZ, J.A., *Diccionario Histórico de los más ilustres profesores de las Bellas Artes en España*, t. IV, Madrid, 1800, p. 98.

3. Cita de Gómez Moreno extraída de GARCÍA GAINZA, M^a.C. "Luis Salvador Carmona, imaginero del siglo XVIII", *Goya*, n.º 124, Madrid, 1975, pp. 206-215.

4. AA.VV. Catálogo de la exposición *Luis Salvador Carmona en Valladolid*, Dirección General de Bellas Artes y Archivos, Ministerio de Cultura, Valladolid, 1986, p. 13.

5. KUBLER, G., *Arquitectura de los siglos XVII y XVIII*, Ars Hispaniae, T. XIV, Madrid, 1957, p. 26. SANCHO CORBACHO, A., *Arquitectura barroca sevillana del siglo XVIII*, Madrid, 1952, pp. 245-246. BONET CORREA, A. *Andalucía Barroca*, Barcelona, 1978, p. 176. RIVAS CARMONA, J.F., "El Barroco en Estepa. La portada del Carmen y su autor", *Actas de las III Jornadas sobre Historia de Estepa*, Estepa, 1998, pp. 407-445. FALCÓN MÁRQUEZ, T. *Historia del Arte en Andalucía*, T. VI, Sevilla, 1994, p. 274.

rias teorías. Consideramos que siendo D. Juan Bautista Centurión y Ayala (1718-85), VII Marqués de Estepa, ministro y benefactor de la Orden Tercera Franciscana estepeña y residente en la capital madrileña, debió conocer al escultor castellano que también estaba vinculado a la seráfica orden en Madrid. Incluso sabemos que D. Luis Salvador, su padre, era miembro de dicha Orden Tercera y al igual que toda su familia devoto de San Luis⁶, fundador de dicha congregación terciaria. Quizás a raíz de estos vínculos franciscanos pudieron entablar relación y entrar en contacto el Marqués y el académico. Refuerza esta idea, según nuestro criterio, el hecho de ser amortajado Salvador Carmona con el hábito franciscano⁷ en la parroquia madrileña de San Sebastián. Otro aspecto interesante será que el VII Marqués de Estepa fue Gentilhombre de Cámara de Su Majestad con ejercicio y Caballero de la Gran Cruz de Carlos III⁸ (1771), por lo tanto como hombre cortesano pudo conocer el ambiente en el que actuaban estos artistas áulicos, entre los que se encontraría Salvador Carmona. De la misma forma residía largas temporadas en Madrid⁹ y sin lugar a dudas, posiblemente fue uno de los que demandó al escultor vallisoletano algunos de los encargos¹⁰ estepeños. Por lo tanto concluimos, que sin duda alguna la residencia en Madrid de los Marqueses y su estrecha vinculación con el ambiente cortesano, propició el que éstos se erigiesen como intermediarios entre el clero estepeño y el taller del académico. Además, había que tener en cuenta el prestigio alcanzado por Luis Salvador Carmona ya desde mediados del siglo XVIII, no solo en la Corte, sino en gran parte de España. No en vano encontramos sus obras diseminadas por casi toda la geografía peninsular. De igual manera los marqueses establecerían un mejor control e inspección del trabajo al residir durante largas temporadas en la capital. Todas estas suposiciones y conjeturas se contrastan documentalmente por la existencia de una deuda de mil reales que tenía el Marqués de Estepa con dicho escultor por la hechura de una cabeza y manos de un Nazareno para Estepa. Al parecer, se afirma¹¹, que las obras estepeñas de San Francisco de Asís, San Juan Bautista y Nuestro Padre Jesús Nazareno fueron ejecutadas en Madrid por el castellano y enviadas por el VII Marques a sus respectivos oratorios, ya que éste

6. MARTÍN GONZÁLEZ, J.J. *Luis Salvador Carmona, Escultor y Académico*, Madrid, 1990, p. 13.

7. GARCÍA GAINZA, M^{ca}., *El Escultor Luis Salvador Carmona...*, op. cit, pp. 11-19.

8. DE SALAZAR, J. y GÓMEZ DE OLEA, J., "Los Marqueses de Estepa, Estudio Histórico-Genealógico", *Actas de las II Jornadas sobre Historia de Estepa*, Estepa, 1996, pp. 81-82.

9. El religioso mínimo Alejandro del Barco nos indica que *por los años 1744 o de 1746, se retiraron de esta villa, para la corte (...) los marqueses D. Juan Bautista, Dña. Luisa María (...) estableciéndose en Madrid, sin que por esto variase cosa alguna la obra de piedad que los ejercitaban con limosnas a personas y templos*, DEL BARCO, A. *La antigua Ostíppo y la actual Estepa* (1788), Estepa, 1994, pp. 272-277.

10. Está pendiente de estudio el Archivo del Marquesado de Estepa, donde creemos que pueden de estar recogidos diferentes contratos firmados con artistas áulicos que actuaban en la corte madrileña. Así como las donaciones concedidas, por el mecenazgo de la Casa Centuriona, a la villa de Estepa de la que eran patronos.

11. RECIO VEGANZONES, A., "Dos imágenes barrocas de San Francisco en Estepa, obras de los escultores Luis Salvador Carmona y Miguel Márquez", *El franciscanismo en Andalucía*, Priego de Córdoba, 1996, p. 235. Al parecer el escultor antequerano Miguel Márquez en 1816 pudo inspirarse en la talla carmonesa para realizar su San Francisco de Asís.

como patrono de los templos de su marquesado, a la sazón Vicaria *Vere Nullius*, debía atender a su culto y decencia.

4. Vinculación entre la escultura navarra y sevillana de Luis Salvador Carmona

Ha sido reconocido el artista castellano como un *escultor rococó que avanza levemente hacia el neoclasicismo en su última época, manteniendo siempre una alta calidad y acierto. Su categoría artística reconocida hace que lo consideremos como el mejor escultor de su época*¹². Sin lugar a dudas buena muestra de este colosal arte carmonesco serán las imágenes de la localidad sevillana de Estepa.

La imagen de *San Francisco de Asís*, de la estepeña Iglesia de Nuestra Señora de Gracia (Convento Franciscano), fue atribuida¹³ a las escuelas sevillana y granadina en estudios precedentes, pero será el investigador franciscano Martín Recio¹⁴ en los años setenta el que relacionará esta obra con Luis Salvador Carmona. Fundamenta esta teoría tras la aparición de una serie de pagos en el libro de acuerdos de la Venerable Orden Tercera de penitencia de N. S. P. San Francisco¹⁵ entre 1743 y 1746, para la adquisición de una talla del seráfico padre y su correspondiente retablo, por mediación del VII Marqués de Estepa D. Juan Bautista Centurión y Ayala como hermano y ministro que era de la corporación franciscana. Valiéndose de la mencionada cita documental, el investigador franciscano vinculará esta talla al círculo de Salvador Carmona tras el rigu-

12. GARCÍA GAINZA, M^a.C., *El escultor Luis Salvador...*, op. cit., p. 10.

13. HERNÁNDEZ DÍAZ, J., SANCHO CORBACHO, A. y COLLANTES DE TERÁN, F., *Catálogo Arqueológico y Artístico de la Provincia de Sevilla*, T. IV, Sevilla, 1939-55, p. 80. El Catálogo Arqueológico nos habla de la *importantísima imagen de San Francisco de Asís, joya de la escultura barroca española, obra granadina del siglo XVIII, muy relacionada con la producción de Mena, el crucificado que lleva en la mano es interesante y de análoga filiación artística*. El *Catálogo del Palacio de Arte Antiguo de la Exposición Iberoamericana*, n.º 1230. Lo atribuye a Martínez Montañés o a Pedro de Mena. AGUILAR y CANO, A., *Memorial Ostipense*, Granada, 1886, p. 340. Lo considera de origen italiano, aunque también plantea la posible autoría de Martínez Montañés. MORALES, A., SANZ, M.J., SERRERA, J.M. y VALDIVIESO, E., *Guía Artística de Sevilla y su provincia*, Sevilla, 1981, p. 650. Nos dice que *presenta afinidades con la escuela granadina de finales del siglo XVII, aunque también con los círculos madrileños de principios del siglo XVIII*. Este último estudio deja entrever la posible filiación con los talleres madrileños donde actuaba Salvador Carmona.

14. RECIO, M., "¿Un Salvador Carmona en Estepa?", *Archivo Español de Arte*, T. 47, Madrid, 1974, p. 330. A raíz de este estudio también se hace referencia a esta imagen en GARCÍA GAINZA, M^a.C., *El Escultor Luis Salvador Carmona...*, ob. cit. p. 92. MARTÍN GONZÁLEZ, J.J., *Luis Salvador Carmona, Escultor...*, op. cit., pp. 281-285. GÓMEZ PIÑOL, E., "La imagen de Nuestro Padre Jesús Nazareno de Estepa, una propuesta de atribución a Luis Salvador Carmona", *Actas de las II Jornadas sobre Historia de Estepa*, Estepa, 1996, p. 535-557.

15. Actas de los Libros de Acuerdos de la Venerable Orden Tercera de penitencia de Nuestro Seráfico Padre San Francisco de Asís de la Villa de Estepa (1686-1766), conserva las actas de elecciones de cargos y oficios, las visitas canónicas de los comisarios de la orden tercera y el estado de cuentas. (A)rchivo del (C)onvento de (S)an (F)rancisco de Estepa. En 1743 se habían abonado (al vallisoletano) 733 reales de vellón, pero aún en 1746 se continua pagando la imagen.



Detalle, San Francisco de Asís. Iglesia conventual de Nuestra Señora de Gracia
(Convento Franciscano, Estepa, Sevilla).

roso cotejo y estudio llevado a cabo con su homónima del Museo de León. A raíz de esta investigación la profesora García Gainza relacionará la obra estepeña con otra de la localidad navarra de Olite, realizando más si cabe la extremada analogía y similitud entre ambas esculturas. La magnífica talla del “Poverello” que conserva el cenobio franciscano es considerada como un bellísimo alarde de extremado misticismo, verdadera representación del ascetismo eremítico y genuina expresión de la más pura imaginería tradicional y europeizante del siglo XVIII. Se trata de una interpretación dieciochesca de la iconografía seráfica de Alonso y Pedro de Mena. Avanza el pie izquierdo decididamente retrasando el derecho lo que acentúa su actitud itinerante sobre la peña abrupta en la que se ubica. Su cadera se desliza hacia la izquierda en la apertura del paso firme, lo que provoca el sinuoso balanceo hacia este lado de los bajos del hábito. De esta forma los pliegues de la estameña acentuaran su convexidad en la pierna que avanza, desapareciendo al tiempo en la pierna que se retrasa. Porta en su mano izquierda un interesante crucificado que acerca a su rostro, la envolvente contemplación de Cristo estructura el conjunto de la obra, mientras el brazo derecho se extiende abriendo el conjunto de la composición. Es evidente que el juego de apertura de líneas y de recogimiento sobre sí mismo de los brazos incide de manera muy favorable en el dinamismo, teatralidad y creatividad del esquema que vertebra la obra. La cabeza se inclina hacia la izquierda buscando la presencia del Redentor, pero su mirada no se concentra en la divina admiración de Cristo crucificado, si no que se pierde extasiada, entregada y obnubilada, adentrándose con místico fervor en la inconmensurable profundidad del alma de Dios. Su cabeza es enteca, con facciones enjutas y visibles arrugas. El estudio anatómico de la cabeza y manos es espléndido, el modelado ondulante de su faz incide en su expresión cenceña y magra, sutiles venas en las sienes, leves arrugas en la frente, mejillas macilentas y hundidas, y salientes pómulos conforman su magnífico semblante. El rostro se enmarca por el cabello de la frente que se acumula en el centro y por una barba ligeramente bífida. Los estigmas realzan la veracidad y vivacidad de tan portentosa efigie. La serenidad y sosiego que fluyen de esta pieza radica en la ternura y pasión incontenible con la que el “Poverello” admira, contempla y casi advierte las divinas palabras de su maestro. La imagen de *Cristo crucificado* que porta en la siniestra posee una cuidada anatomía y una delicada elegancia, desposeída del efectismo traumático y de exacerbados dramatismos propios de la más pura imaginería cristífera de nuestro genuino barroco. Destaca su brillante policromía y su carnación a pulimento con finos y expresivos regueros de sangre que de forma tenue manan de sus heridas. La distinción, el porte, la serenidad y la dulzura serán los elementos estilísticos que configuraran la composición de este tipo de imágenes carmonescas.

El cenobio franciscano de la localidad navarra de Olite conserva una preciosa efigie del *Seráfico Padre* en su iglesia conventual, fechada en torno a 1750. Extremada es la similitud de esta magnífica imagen respecto de la estepeña, tanto en la composición estructural como en las cabezas, manos, hábito y crucificados. Avanza la pierna izquierda sobre un montículo rocoso, retrasando la derecha que apoya sobre la esfera terrestre. Se inclina al abrir el paso hacia la izquierda, dirección en la que gira la cabeza para contemplar al crucificado que porta en su mano, al tiempo que abre el brazo derecho. Los limpios pliegues diagonales del hábito de la obra navarra contrastan con los



San Francisco de Asís (Estepa, Sevilla).



San Francisco de Asís (Olite, Navarra).

quebrados y sinuosos de la talla sevillana, así como la disposición de la mano que porta a Cristo se abre de manera elegante lo que propicia una mayor inclinación de la cruz y una proximidad contemplativa más cercana. Respecto a los rostros, si considerable es el parecido entre las de León y Estepa, asombroso habría que decir que es ante la similitud de esta última con la navarra. De nuevo se estructura la faz del “Poverello” por medio de pómulos hundidos y abultadas mejillas, en una sabia combinación de máxima expresión ascética y eremítica. Apenas frunce el ceño centrando nuestra atención en el místico éxtasis de la divina admiración del Redentor. La fuerza que emana de esta obra radica en la dinámica y viva expresión de su rostro, cuya boca entreabierta parece musitar plegarias a Dios.

La talla de *San Francisco de Paula* de la estepeña Iglesia parroquial de San Sebastián¹⁶ se pone también en relación con el taller¹⁷ del castellano proponiendo como fecha de ejecución los años que van de 1757 a 1759. La imagen del mínimo será en un principio catalogada dentro de la escuela granadina¹⁸ del siglo XVIII. Existe una cierta similitud en el tratamiento de la cabeza¹⁹ respecto del San Mateo de la Granja de San Ildefonso (1757) y con el San Andrés del retablo de la localidad navarra de Azpilcueta (1759). La vigorosa escultura del mínimo se levanta sobre un leve montículo escarpado que sustenta un fastuoso cáliz a modo de peana. Avanza de manera decidida la pierna izquierda flexionando la derecha, con lo que el cuerpo se desplaza un poco hacia la siniestra al abrir el paso. El suave balanceo de los bajos del hábito hacia la derecha acentúa la movilidad de la obra. Este manifiesto movimiento de la parte inferior de las estameñas de sus imágenes lo conseguía ayudándose de un maniquí²⁰ a través del cual estudiaba meticulosamente las caídas y vuelos de las telas, paños y ropajes. El dinámico conjunto se estructura por los pliegues diagonales que surcan el hábito continuándose por el imperceptible ladeo de la cabeza hacia la derecha, de esta manera se conforma el corpus estructural de la talla acusando una evidente convexidad. Su mano derecha porta el báculo y la izquierda el templo sobre el libro (como elementos propios de los padres fundadores de ordenes), entremete uno de sus dedos en las páginas del manuscrito incidiendo acertadamente en su naturalidad y expresividad. La cabeza tocada con capucha presenta una amplia frente surcada por arrugas, las cejas son pronunciadas y el tratamiento del pelo y la barba es algo más sumario, conformado por toscas y sinuosas guedejas que realzan la expresiva y venerable ancianidad del santo

16. Procede de la extinguida Iglesia conventual de Nuestra Señora de la Victoria, aunque actualmente se encuentra en la Iglesia parroquial de San Sebastián.

17. GÓMEZ PIÑOL, E., *La imagen de Nuestro Padre Jesús Nazareno...*, op. cit., p. 546.

18. HERNÁNDEZ DÍAZ, J., SANCHO CORBACHO, A. y COLLANTES DE TERÁN, F., *Catálogo Arqueológico...*, op. cit., p. 55. Nos dice que pertenece a la *escuela granadina del primer tercio del siglo XVIII, recordando las obras del círculo de Risueño*. MORALES, A., SANZ, M.J., SERRERA, J.M. y VALDIVIESO, E., *Guía Artística...*, op. cit., p. 643. Lo ubican *en el siglo XVIII (dentro) del círculo de Risueño*.

19. TABAR DE ANITUA, F., “Más obras de Luis y José Salvador Carmona”, *Archivo Español de Arte*, Tomo LXIV, Madrid, 1991, pp. 449-469.

20. GARCÍA GAINZA, M^a.C. y CHOCARRO BUJANDA, C., “Inventario de Bienes del Escultor Luis Salvador Carmona”. *Boletín de la Academia de San Fernando*, n.º 86, 1998, Madrid, p. 303.

calabrés. El aspecto ascético y eremítico se vuelve a realzar por el juego de planos de las mejillas y los pómulos. Ciertos rasgos como el tratamiento de la barba o las arrugas que surcan la frente nos hacen ver la intervención más activa del taller de Salvador Carmona, ya que denota esa cierta carencia de virtuosismo y elegancia propia del maestro castellano. Nos sugiere el mínimo en una primera lectura visual, una ligera sensación de voluminosa pesadez, pero observándola de manera pormenorizada apreciamos como la tenue contorsión del cuerpo, el decidido paso con el que avanza y en especial el sugerente vaivén de la parte inferior del hábito, nos hablan de una hercúlea figura en manifiesta y clara disposición dinámica, combinando magistralmente esa cierta voluminosidad con una vivacidad envolvente y decidida.

La imagen de *San Andrés* de la Iglesia parroquial de Azpilcueta (Navarra) es una escultura que se pone en sintonía con la talla ostipense de San Francisco de Paula. La pieza navarra conserva una cabeza y barba que evidencian una clara proximidad compositiva con la obra sevillana. El apóstol se estructura por medio de poderosos y amplios mechones que son mecidos por una suave e imperceptible brisa hacia la derecha. El singular recurso de entremeter los dedos en las páginas del libro que porta es otra muestra palpable de la semejanza estilística de ambas obras. El resto de la talla de San Andrés presenta unos paños con un formidable vuelo de marcado dinamismo. Posee esta talla en su conjunto una enigmática fuerza interior de la que carece la imagen andaluza. El vigor y la majestuosidad son atributos inherentes a la estética carmonesca que a veces como en este caso alcanzan su máximo exponente dotando de manifiesta sensibilidad y vitalidad la materia inerte que por un solo instante parece contener un soplo de vida.

5. Conclusión

La proliferación de investigaciones sobre la obra del vallisoletano junto con el pormenorizado estudio artístico, técnico, estilístico, compositivo e iconográfico de su valiosa producción, están dando a conocer la destacada capacidad de uno de los escultores más relevantes del ámbito artístico de la España dieciochesca. Aferrado estilísticamente al barroquismo desarrolla su creatividad artística dentro del periodo rococó continuando con la lógica evolución hacia la transición neoclásica. De manera acertada ha sido reconocido como *el mejor imaginero castellano de su tiempo*²¹ y *maestro del rococó*²², la categoría artística de que gozó el castellano-leones en su tiempo queda patente en citas textuales de la época. Su excepcional valoración historiográfica se justifica en la acertada manera de entrelazar la imaginería tradicional de vertiente castellano-andaluza de eminente sentido devocional y popular, con la suntuosa escultórica aristocrática de influencia francoitaliana propia del ámbito cortesano. Su arraigado corpus barroco se cimenta, entre otros aspectos, en la influencia de su maestro Juan A. Villabrille y

21. SÁNCHEZ CANTÓN, F.J., *Escultura y pintura del siglo XVIII*, Ars Hispaniae, Madrid, 1958, pp. 263-264.

22. MARTÍN GONZÁLEZ, J.J., *Escultura barroca castellana*, Fundación Lázaro Galdiano, Madrid, 1959, pp. 428-432.



San Francisco de Paula. Iglesia parroquial de San Sebastián (Estepa, Sevilla).



San Andrés (Iglesia parroquial, Azpilcueta, Navarra).

Ron²³, y en el conocimiento de las elegantes e influyentes obras de los maestros Gregorio Fernández y Pedro de Mena conservadas en Madrid y Nava del Rey. Del estilo seiscientista tomó el gusto por las composiciones abiertas, por una estructuración dinámica de sentido diagonal, junto con el movimiento berniniano de los ropajes llevados por el viento. Con la evolución estética hacia el rococó la vinculación e influencia de Doménico Olivieri reportara a su obra la aristocrática distinción de una elegante vitalidad que reconocerá al académico como uno de los grandes e *insignes artífices, héroe en su facultad de inmortal memoria, la que dejó y quedará perpetuada en las mudas, si bien vivas, hechuras de su mano*²⁴. El conjunto escultórico estepeño, en una zona tan meridional, contribuirá a incrementar la expansión geográfica de su obra así como la nómina productiva de tan prolijo y preclaro artista.

23. SALORT PONS, S., “Juan Alonso Villabrille y Ron, maestro de Luis Salvador Carmona”, *Archivo Español de Arte*, nº 280, Madrid, 1997, pp. 454-457.

24. Compendio de la vida y obras de D. Luis de Salvador y Carmona, Theniente-Director de Escultura que fue de la Real Academia de las Tres Nobles Artes. Año de 1775. Archivo de la Real Academia de San Fernando 82-2/4. MARTÍN GONZÁLEZ, J.J., *Luis Salvador Carmona, Escultor y Académico...*, op. cit., p. 36.

Nuestra gratitud a Dña. Ana Belén Robles Castro por su constante ánimo y apoyo.

Recensión

De Túbal a Aitor. Historia de Vasconia

Bazán, Iñaki, director (Gil Zubillaga, Eliseo; Bazán, Iñaki; Madariaga Orbea, Juan; Granja, José Luis de la; y Pablo, Santiago de), La Esfera de los Libros, Madrid, 2002.

Uno de los tópicos más repetidos en los últimos años sobre la historiografía vasca es la falta de obras de síntesis y aunque todos los tópicos tienen mucho de verdad, lo cierto es que cada década de los últimos treinta años del siglo XX ha conocido la publicación de manuales de diversa calidad y orientación sobre la historia vasca: las obras de Letamendía y Martín Ugalde en los 70, Manuel Montero y Fernando García de Cortazar en los años 80, este último autor, en unión con Lorenzo Espinosa y la obra colectiva dirigida por Antonio Rivera en los 90. La obra que vamos a comentar continúa, por tanto, una tradición ya existente, aunque con dos diferencias importantes. La primera de ellas reside en el hecho de que es una obra colectiva, escrita por especialistas en los periodos analizados, lo que les ha permitido realizar un libro equilibrado, tanto en lo que respecta al contenido, incluyendo todos los territorios vascos, como a la forma, al respetar las proporciones entre las distintas fases históricas en las que se divide la obra. En segundo lugar, el estado de la historiografía vasca se ha modificado de forma radical en los últimos decenios y aunque existen importantes vacíos, conocemos mucho mejor nuestro pasado. Este manual quiere representar, por ello, los avances producidos en este periodo y se convierte en el primer manual de historia vasca del siglo XXI. Ese propio grado de desarrollo de la historiografía vasca y la propia especificidad de los ámbitos de investigación de cada autor ha conducido, no obstante, a que algunos aspectos o territorios hayan merecido una menor atención.

Cada capítulo trata un periodo histórico, más o menos amplio, en función del conocimiento que tenemos del periodo, miles de años en la primera parte, apenas un centenar en la última, aunque no se nos explican con detalle los criterios de división, particularmente la separación entre el dedicado a la Edad Media y a la Moderna y a ésta y la Contemporánea. El contenido se estructura en torno a tres grandes ejes: el político-institucional, el referido a la demografía, la economía y la sociedad y el referente a la religiosidad, la cultura y la vida cotidiana. Como sucede en toda obra colectiva, la atención que se presta a cada uno de los ejes varía y salvo en la primera parte, se apre-

cia una primacía del primer eje, que en alguno de los capítulos se convierte de facto en el hilo vertebrador único del discurso. Sorprende, teniendo en cuenta ese peso, la escasa atención que se ofrece a los dos grandes ausentes, los Estados español y francés, que son mencionados de forma esporádica, como si poco tuviesen que ver con la historia vasca o cómo si su actuación fuese neutral y no trataran, particularmente en la época moderna y contemporánea de eliminar todos aquellos rasgos diferenciales, tanto jurídicos como culturales, que distinguían a los vascos. El que no lo consiguiesen no elimina esa parte de nuestra historia.

Antes de iniciar el comentario propiamente conviene advertir que el grado de conocimiento del que firma estas páginas le conduce inevitablemente a prestar una mayor atención a las épocas más recientes, sin que el resto desmerezca del conjunto; pero, de forma necesaria mis notas se limitarán a presentar un resumen de lo dicho en cada apartado o a subrayar aquellos elementos que más han llamado mi atención.

El primero de ellos está escrito por Eliseo Gil Zubillaga y trata desde la aparición de los primeros restos humanos en suelo vasco hasta el final del mundo romano. Dichos restos corresponden al hombre de Cromagnon, a partir del cual ha evolucionado, aparentemente, el tipo vasco. Utilizando los resultados de las múltiples excavaciones que se han realizado a lo largo y ancho del territorio Gil va reconstruyendo el modo de vida, técnicas, actividades y utensilios característicos de cada periodo estudiado. Así subraya el carácter tardío de la introducción de la ganadería y la agricultura, hacia el quinto milenio a.C. Las nuevas formas de vida permitieron una ocupación más intensa del espacio y una utilización del mismo más extensa, con el desarrollo de numerosos poblados estables en los que se aprecia una homogeneidad de las culturas materiales del norte de la Península Ibérica. Así, al término del primer milenio a.C. nos encontraríamos con la presencia de comunidades con un alto grado de desarrollo; que, pese a ofrecer particularidades y matices locales, habían recibido numerosas influencias tanto continentales como peninsulares. Los territorios de Vasconia estaban intercomunicados por una densa red de caminos que facilitaron el contacto con otros pueblos; uno de los cuales, el romano se anexionó de forma gradual el espacio vasco a partir del siglo III a.C. El proceso de romanización afectó, si bien con intensidad diferente, al conjunto del país, tanto a las esferas privadas, como a las públicas, introduciendo nuevas formas económicas y un orden político y social diferente, con una división administrativa acorde con los intereses de los recién llegados. Se creó así una nueva sociedad en el que se combinaron elementos romanos y autóctonos. La pervivencia del euskera, que coexistía con otras lenguas habladas en la zona, sería una de las peculiaridades fundamentales que diferencian a los vascos de otros territorios romanizados, ya que la mayor parte de estos últimos perdieron su lengua al contacto con el latín. En cualquier caso, la influencia romana, a tenor de los restos arqueológicos hallados en los últimos años llegó hasta los confines del país, haciendo irreal la típica división entre *ager* y *saltus*. Ciudades y villas constituyen el mejor indicativo de la intensidad de dicha presencia entre nosotros. La crisis del imperio romano se inició a finales del siglo II de nuestra era y supuso un duro golpe tanto para el mundo urbano como para el poblamiento rural. Su origen se encuentra en una combinación de factores que se extienden desde el debilitamiento político al económico pasando por la

presión externa y las adversidades climatológicas y dio origen a un proceso gradual de desmembramiento del imperio y de las formas de vida características del mismo que no sería claramente apreciable en Vasconia hasta finales del siglo V.

Iñaki Bazán, además de coordinador de la obra, es el responsable de la segunda parte, la que analiza el periodo comprendido entre el siglo V y el XVI. El capítulo se inicia con la caracterización de esta fase como la de la formación de los territorios provinciales y la de su articulación político-institucional en el seno de las monarquías hispana y francesa. Lo sorprendente es que este hecho se presenta en varias ocasiones como proceso inevitable, subrayando, por ejemplo, desde el siglo XII, la inviabilidad de Navarra como reino independiente, aunque la desaparición del mismo no se produjo hasta los siglos XVI y XVII, trescientos años más tarde. El texto se estructura en 5 grandes apartados. El primero está dedicado a la evolución política del territorio navarro, y en el mismo se nos narra la aparición del reino de Pamplona, su conversión en reino de Navarra y las circunstancias, externas e internas que culminaron con la conquista de la mayor parte de su territorio por las tropas de los Reyes Católicos. La historia de la formación del resto de los territorios vascos ocupa el segundo apartado, en donde se subraya la pluralidad de procesos que condujo a la aparición de los espacios que actualmente reconocemos como Alava, Guipúzcoa, Vizcaya, Labourd y Soule. Algo semejante sucede con la construcción de marco jurídico-institucional: la foralidad, donde la diversidad jurídica de los distintos territorios estaba complementada con una serie de elementos comunes, teoría pactista de la relación entre el señor y el territorio, limitación del poder de aquel, exención relativa de impuestos a la Hacienda Real y del servicio militar, hidalguía universal en amplias zonas del país y administración basada en instituciones propias. El tercer apartado hace referencia a los fundamentos materiales de la sociedad vasca y para ello se hace un repaso de los efectivos humanos, donde, pese a la escasez de fuentes, se constata un progresivo aumento de la población, crisis ocasionales, pero de gran intensidad y el recurso a la emigración, tanto intravasca, como hacia el sur, como fórmula para aliviar los excesos demográficos. En lo que respecta a la economía, Bazán subraya la definición de los distintos usos que se harán del espacio vasco y que, en buena medida, se mantendrán inalterables hasta las profundas transformaciones de finales del siglo XIX y, junto a la agricultura y la pesca, el comercio y la industria ferrera tendrán un papel clave. Estas actividades provocaron una transformación del esquema medieval de sociedad organizada en tres órdenes, ya que el desarrollo del mundo urbano rompió dicha división. Las dificultades de la época bajomedieval y los grandes conflictos que ocasionó el intento de la nobleza de aumentar las rentas feudales condujo a la guerra de bandos y a la formación de las Hermandades, cuya institucionalización supuso una nueva forma de organizar el territorio: las Juntas Generales y las Diputaciones. El último apartado está dedicado a los elementos culturales; el proceso de cristianización, la aparición junto al euskera de lenguas romances que acapararon además las instancias oficiales, los focos culturales, vinculados normalmente con la Iglesia Católica, incluyendo la universidad de Oñate y las manifestaciones artísticas ocupan la mayor parte de estas últimas páginas.

Juan Madariaga dedica casi 150 páginas a *Crisis, cambios y culturas (1602-1876)*, un periodo que se inicia con el final de una gran epidemia y que concluye con el último

acto de la abolición de las instituciones tradicionales. Este capítulo es, posiblemente, el más equilibrado desde el punto de vista de compatibilizar la atención a los aspectos políticos con los culturales y socioeconómicos y ofrecer una imagen proporcional de todos los territorios. El primer apartado realiza un recorrido por las transformaciones del sistema político. Estas son escasas hasta finales del XVIII, destacando la oligarquización de las autoridades locales y forales y la progresiva presión de las monarquías respectivas para acrecentar su control político y económico. Esta presión y la creciente inadecuación de la estructura jurídica con la realidad social vasca condujeron a un largo periodo, casi un siglo, en el que guerras y revoluciones tuvieron como consecuencia la abolición foral, y, en algunos casos, la conservación de algunos de los elementos del sistema foral adaptados a las nuevas realidades constitucionales. Este ciclo de cambios se inició con la Revolución Francesa de 1789 y la consiguiente Guerra de la Convención. Tras la Guerra de la Independencia española, los enfrentamientos se orientaron al choque entre aquellos que defendían el absolutismo y los que preconizaban la modernización de las estructuras sociales, económicas y políticas, los liberales. Las dos guerras carlistas deben entenderse en esta dialéctica, aunque el peso del elemento foral fue muy importante para la alineamiento de buena parte de la población vasca en el bando carlista. Si el fracaso de este último grupo ocasionó, ya en 1839, una importante modificación del sistema foral, especialmente en Navarra; una nueva contienda, impulsada por un clero que identificaba vasquismo, religión y Carlismo y la consiguiente derrota sin paliativos condujo a la definitiva abolición en 1876.

El segundo apartado de Madariaga hace referencia a los medios materiales y humanos. Se indica la progresiva desigualdad entre los lugares de poblamiento, con una preferencia por las zonas costeras y una disminución del interior, destacando el estancamiento del País Vasco continental. Entre los cambios relevantes se observa una profunda transformación del tratamiento de la fecundidad ilegítima fruto de una alta proporción de soltería definitiva y un acceso tardío al matrimonio, que pasa de unas altas cotas hasta el XVIII a un brusco descenso en el XIX. Otra de las transformaciones, también iniciada en este último mismo periodo, es el importante aumento de los núcleos urbanos que, además de crecer en población, experimentaron una profunda renovación, tanto en lo que respecta a los servicios que ofrecían, como a lo que respecta al trazado urbanístico con la puesta en marcha de sucesivos Ensanches en los años centrales del XIX, salvo Pamplona y Bayona. Se nos habla, a continuación, de las principales actividades económicas, desarrollo de las mencionadas en el capítulo anterior, con algún cambio importante, como la introducción del maíz y se nos muestra la diversidad comarcal y local de la sociedad vasca, donde junto a zonas dedicadas casi exclusivamente a la agricultura, coexistían otras orientadas al comercio y a la industria o al sector servicios. Se trata, además, de una distribución que experimentó grandes cambios con el transcurso del tiempo. Madariaga, frente a la imagen de Arcadia feliz, nos muestra una sociedad donde el conflicto y, a menudo, el conflicto violento aparecen con frecuencia. Unos enfrentamientos que se deben, en ocasiones, a un reforzamiento de la presión señorial, en otros, al aumento de los precios y, en tercer lugar, a la progresiva acción del Estado en busca de mayores recursos financieros y humanos. Otras muestras de conflictividad social fueron el auge del bandidaje y la mendicidad. El úl-

timo apartado, tras mostrar las duras condiciones de vida de los campesinos, se detiene en los elementos culturales. En primer lugar, en el peso de la religión y los intentos de esta y de las autoridades civiles para eliminar una religiosidad popular que divergía frecuentemente de la ortodoxia católica. El mayor exponente de ese control serían los procesos de brujería del siglo XVII. El segundo elemento analizado es el proceso de politización y retroceso del euskera, lengua que ve, como, a partir del siglo XVIII, es abandonada por cada vez más hablantes, en Alava y Navarra sobre todo y cómo las autoridades obligan a utilizar las lenguas romances como lenguas de administración, haciendo obligatorio su conocimiento para ocupar incluso cargos de representación. A mediados del XIX, sin embargo, también se inicia un proceso de dignificación de la lengua, de la mano de Bonaparte y Abbadie. Los niveles de alfabetización, sensiblemente mejores que en los territorios vecinos, la red de enseñanza, las obras de arquitectura, más civiles que religiosas en esta fase, la producción libresca y la aparición de la prensa moderna cierran el capítulo.

La cuarta parte de la obra narra *La contemporeñidad (1876-1979)* y se divide a su vez en dos apartados. En el primero de ellos, el catedrático José Luis de la Granja se ocupa del periodo que se inició con el final de la Segunda Guerra Carlista y concluyó con la Guerra Civil Española. Para ello, el estudio se divide en tres apartados, el pluralismo político, la modernización socioeconómica y religión y cultura. El apartado dedicado a las cuestiones políticas es el que mayor espacio ocupa, en el mismo se analizan las consecuencias de la conflagración entre carlismo y liberalismo, la importancia del Concierto Económico a la hora de asegurar un apoyo suficiente para la monarquía alfonsina y el sistema de partidos vasco. Se nos presentan así las principales fuerzas políticas del periodo restauracionista, tradicionalistas, dinásticos, nacionalistas, republicanos y socialistas, los acontecimientos más destacados del periodo y los puntos de enfrentamiento y unión entre dichas organizaciones. Tras narrar sucintamente la incidencia de la Dictadura de Primo de Rivera en nuestro espacio, la Segunda República, la lucha por la autonomía y la guerra civil cierran el apartado. La necesaria brevedad impuesta por la obra, provoca, sin embargo, que algunos fenómenos políticos de importancia reciban escasa atención, el datismo vitoriano o la Liga Foral Autonomista, por ejemplo, o se minusvalore la incidencia de grupos y organizaciones como el republicanismo restauracionista, mucho más importante que el socialismo hasta los años republicanos en el conjunto del país, cuando se nos habla de la incipiente formación del triángulo monarquismo liberalconservador, nacionalismo y socialismo en 1898, momento en el que esas dos últimas fuerzas eran prácticamente inexistentes fuera de Bilbao.

El segundo apartado tratado por el profesor de la Granja se refiere a la modernización socioeconómica vivida en dicho periodo. Se nos muestra así la revolución demográfica, con el importante aumento de población provocado por la inmigración, la concentración en los núcleos urbanos y los cambios en las tasas de mortalidad y natalidad. El proceso de industrialización se nos muestra por partida doble, al analizar por separado los casos vizcaíno y guipuzcoano, si bien no se hace mención a los procesos fallidos de Alava y Navarra, ni siquiera en lo que hace respecto a los cambios en la agricultura y su inclusión en los circuitos comerciales capitalistas. Los cambios sociales

provocados por la industrialización se limitan en la obra al surgimiento de una nueva élite social plutocrática que concentró en sus manos el poder económico, el político, el social e incluso el mediático, al ser los dueños o accionistas de los principales periódicos de la época. Los conflictos laborales ocasionados por las características de una industrialización brutal y muy rápida y el desarrollo de las diferentes opciones sindicales ocupan las últimas páginas del apartado. Se echan en falta, sin embargo, referencias a trabajadores artesanos, a asalariados ocupados en sectores no fabriles o a las condiciones de vida de campesinos y pescadores; en muchos casos inferiores a la de los trabajadores industriales. Los dos aspectos tratados en el último apartado hacen relación, por una parte, al importante papel de la Iglesia católica en la vida cotidiana y política de los vascos de comienzos del siglo XX, a la reacción anticlerical que provocó y a las relaciones entre nacionalismo y religión y, por otra, al polimorfismo que caracterizó el desarrollo cultural de un país bilingüe, pero con una relación diglósica entre ambas lenguas. Educación, literatura, pintura, espectáculos de masas y deportes son algunos de los aspectos analizados en estas páginas.

En la segunda parte del capítulo el también catedrático de la Universidad del País Vasco Santiago de Pablo se ocupa de los años del franquismo y la transición hacia un sistema democrático. Como en el caso anterior, son las sucesivas situaciones políticas las que se llevan la mayor parte del espacio. La fuerte represión y las dificultades del franquismo para cohesionar a las distintas familias del régimen dan paso a una descripción de las fuerzas opositoras y a sus intentos, infructuosos, para desbancar al dictador y el desencanto subsiguiente. Los años sesenta verían, a su vez, cierta renovación de los cargos públicos franquistas y la aparición de nuevos grupos opositores, entre los cuales el autor destaca el surgimiento de ETA, a la que define como “la principal protagonista de la oposición en el País Vasco desde mediados de los años sesenta o, al menos, la organización que más actividad desplegó y más preocupó a las autoridades franquistas e incluso al resto del exilio”. Afirmación que me parecería más correcta si hiciese referencia a la primera parte de la década de 1970. Escasean, sin embargo, las referencias a asociaciones y grupos, muchos de ellos legales o vinculados a la Iglesia católica y que tuvieron un importante papel en la conformación de una nueva actitud frente a la dictadura, asociaciones de familias o vecinos, grupos culturales, etcétera. Las vicisitudes del país a partir de la muerte de Franco tienen, por otra parte, cumplido espacio en este apartado: la actitud ante la Reforma propugnada por el presidente Suárez, la participación en las elecciones de 1977 y la posterior discusión sobre el régimen preautonómico, el debate constitucional y la elaboración del Estatuto de Autonomía para Alava, Vizcaya y Guipúzcoa son descritos de forma sintética, pero correcta a lo largo de los diferentes apartados. Los cambios económicos provocados por la segunda oleada industrializadora alcanzaron en esta ocasión también a Alava y Navarra y contribuyeron a una importante transformación social iniciada por un crecimiento demográfico que prácticamente duplicó la población de Vasconia entre 1940 y 1981. Estos cambios propiciaron la aparición de un nuevo movimiento sindical y de nuevas pautas de comportamiento social y cultural caracterizadas por una rápida secularización de la sociedad vasca y la emergencia de nuevas referencias culturales.

El último punto abordado por el profesor De Pablo hace referencia a los cambios producidos en el País Vasco continental entre 1870 y 1979. Siguiendo la pauta marcada a lo largo de toda la cuarta parte se analiza, en primer lugar, la vida política marcada por el conservadurismo, el peso del sentimiento religioso, la ausencia de instituciones políticas territoriales y la escasa influencia del nacionalismo vasco en sus diversas modalidades. Económica y demográficamente, la Vasconia continental se encontraba dividida en dos zonas, la costa, en donde se concentra el mayor dinamismo humano e industrial, con un fuerte peso del turismo y el interior, agrícola y con problemas de despoblación. Culturalmente, la existencia de publicaciones y autores en euskera contrastaba con su ausencia de las instituciones públicas, en particular, del ámbito educativo. En lo que respecta a la cultura en lengua francesa, la proliferación de prensa de la III República ha sido sustituida por la existencia de un único diario que además no se edita en el territorio.

Pese a las dificultades de realizar una valoración de conjunto creo que en conjunto los autores han conseguido una buena visión global, que se ve completada, además, por la bibliografía final, por ilustraciones y, en algunos capítulos, por mapas. La obra, pese a su voluminosidad, es de lectura agradable y ofrece una buena síntesis del estado del conocimiento sobre el pasado de nuestro país.

Noticia de Tesis Doctorales

Los proyectos de ferrocarril transpirenico navarros en el siglo XIX: Alduides versus Roncal

Iñaki Suso Espadas

Tesis dirigida por Angel García-Sanz Marcotegui y defendida en la Universidad Pública de Navarra el 27 de junio de 2003 ante el tribunal formado por: Javier María Donézar, presidente; Carlos Forcadell, Joseba de la Torre, Antonio Rivera y Juan Madariaga Orbea, vocales, que concedió a la misma la calificación de “sobresaliente cum laude” por unanimidad. Su objeto es estudiar la actitud de Navarra, de las provincias limítrofes y del Gobierno español hacia los dos proyectos de ferrocarril transpirenaico propuestos entre los años 1878 y 1884: el de Madrid a Bayona por Pamplona y los Alduides, y el de Castejón a Mauleón por Sangüesa y el valle de Roncal, continuación del de Madrid a Castejón por Guadalajara y Soria.

Los dos proyectos surgieron entre 1876 y 1877, aunque de una manera bien distinta, puesto que mientras el alduino ya había sido promovido de manera oficial por la Diputación Foral en las décadas de 1850 y 1860, el del valle de Roncal se planteó en 1876 por iniciativa de un particular navarro.

La corporación provincial navarra defendió el camino de hierro de los Alduides, y en 1878 nombró una Comisión, cuyo objetivo era estudiar con detenimiento la posibilidad de llevar a la práctica el proyecto, proponiendo las medidas más adecuadas para favorecer su construcción. Tras entablar negociaciones con un abogado de Bayona, Charles Le Beuf, representante de un sindicato financiero francés que se encontraba interesado en la realización del proyecto, en diciembre de 1879 se llegó a un preacuerdo entre ambas partes y se establecieron unas condiciones económicas. Entre ellas destaca que la Diputación debería dar una subvención durante veinticinco años a la compañía constructora, aunque únicamente en el caso de que los beneficios de la explotación no llegaran al 3% del capital inicial invertido, que se había presupuestado en 17 millones de francos. Como ésto podría implicar un desembolso muy importante, la corporación provincial no quiso decidir por sí sola, por lo que convocó una reunión para que los pueblos dejasen oír su voz a través de representantes de los siete distritos electorales.

Dichos delegados se reunieron con la Diputación en cuatro ocasiones entre mayo y junio de 1880, pero no pudieron confirmar el preacuerdo alcanzado con el grupo financiero francés, según denunció la prensa de Pamplona, a causa de la gran diversidad de intereses locales o personales, muchos de ellos contrapuestos, que se defendieron en las asambleas. Esto llevó a la ruptura de las negociaciones con el sindicato de Le Beuf y a echar por tierra todo el trabajo desarrollado.

A finales de ese mismo año 1880, ante la paralización de las gestiones, surgieron una serie de iniciativas locales en Estella y Puente la Reina, por donde estaba previsto que cruzase el ferrocarril de los Alduides. Se trataba de volver a impulsar el proyecto, de forma independiente a la Diputación Foral de Navarra, pero sin perder el contacto con ésta. Los impulsores, reunidos en la Comisión gestora del ferrocarril de los Alduides de Navarra, trataron de involucrar en el proyecto a la mayor parte de la provincia, pero a esos esfuerzos se opusieron los intereses de Cintruénigo, Corella y Fiteiro, que pretendían que el trazado desde Soria a Pamplona atravesara sus tierras en lugar de las de Estella y Puente la Reina. Así, se socavó cualquier tipo de actividad en favor del proyecto alduino, entre ellas las impulsadas por Seraffín Olave, militar y político republicano y uno de sus mayores defensores.

Tras muchos meses de paralización del proyecto, en marzo de 1883 pareció que se le daba el impulso definitivo, con la celebración de una gran reunión en la que se planteó la creación de un nuevo grupo de presión, la Junta protectora del ferrocarril de los Alduides en Navarra. Hasta entonces el proyecto se había ligado a la conexión de Madrid con París, a través de la frontera francesa y las provincias de Navarra, la Rioja, Soria y Guadalajara, lo que complicaba la realización del tramo navarro. En lugar de esta conexión, los impulsores de la reunión modificaron el proyecto de forma que inicialmente sólo se construyeran los tramos situados entre el límite provincial navarro con la Rioja en el río Ebro y Pamplona, y entre ésta y la frontera francesa. Una vez ejecutada esta obra, se podrían ir completando los tramos que implicaban a las demás provincias hasta lograr la conexión con Madrid, estableciendo así una línea férrea que se prolongaría hacia París, acortando sensiblemente la distancia a recorrer entre la capital gala y la española.

Con respecto al ferrocarril del Roncal, y a pesar de no contar con apoyo de la Diputación Foral de Navarra y de la prensa pamplonesa, los estudios llevados a cabo por José Canalejas y Gregorio Garjón, primo del tenor roncalés Julián Gayarre y apoderado suyo, demostraron que su trazado era el que más reducía la distancia entre París y Madrid, con excepción tal vez del de los Alduides.

Sin embargo, a pesar de estas ventajas, el proyecto por el valle de Roncal tropezó con muchas dificultades ante el Ministerio de la Guerra, cuyos organismos consultivos lo rechazaron en repetidas ocasiones entre 1878 y 1881 por cuestiones relacionadas con la defensa del territorio, que juzgaron en peligro si se construía.

Prácticamente desde el final de la tercera guerra carlista, los respectivos impulsores de los proyectos de los Alduides y de Roncal se enfrentaron entre ellos. Así lo demuestra la lectura de la prensa de 1881, 1882 y 1883, en especial la de *El Diario de la Ribera*, de Tudela, de los periódicos de Pamplona *El Arga*, *El Eco de Navarra*, *Lau-Buru* y *El Navarro* y del calagurritano *Luz de Navarra, Rioja y Vascongadas. El Navarro*,

de tendencias políticas liberales, y *El Diario de la Ribera* se mostraron ambiguos en sus posturas, mientras que los demás apoyaron de forma unánime al trazado alduino, especialmente *El Eco*, por entonces también liberal, y la *Luz*, cuyo propietario era Serafín Olave. Sin embargo, *El Arga*, periódico vasquista y fuerista, defendió el proyecto por el valle de Roncal, y su sustituto en 1882, *Lau-Buru*, se inclinó por el de los Alduides.

La polémica sobre los proyectos de ferrocarril transpirenaicos dio lugar también a la publicación de algunos folletos en defensa de uno u otro, que destacaron de cada uno de ellos aquellos datos más llamativos para la prensa y que más podían beneficiar a los intereses generales de España. En concreto, Serafín Olave publicó tres folletos acerca del ferrocarril de Alduides, mientras que los que aparecieron acerca del proyecto roncalés, tres a favor y dos en contra, lo fueron de forma anónima.

Sin embargo, la Corona y el gobierno españoles se habían declarado partidarios de la construcción del ferrocarril desde Zaragoza a la frontera por Huesca, Jaca y Canfranc, proyecto que fue aprobado por las Cortes en marzo de 1882 y cuyas obras comenzaron pocos meses después, tras ser inauguradas por el rey Alfonso XIII. Para justificar esta decisión, se esgrimieron una serie de razones más políticas y estratégicas que económicas o prácticas. En efecto, se arguyó que Aragón era una región más fiel a la monarquía española que Navarra, lo que ya se habría demostrado durante la última guerra civil, puesto que ésta última se había alineado con el pretendiente carlista, mientras que las provincias aragonesas, al mantenerse leales, habían permitido la comunicación con Francia y Europa a través de los pasos del Pirineo de Huesca.

Tras tomar esa decisión, y a pesar de los esfuerzos que la aludida Junta protectora llevó a cabo durante el año 1883 para conseguir que el Congreso de los Diputados aprobara la concesión del proyecto alduino, en febrero de 1884, el gobierno español entabló conversaciones con el ejecutivo francés para construir el camino de hierro transpirenaico de Canfranc de forma conjunta, logrando un acuerdo en 1885, que además incluía un ferrocarril en Lérida, el de la Noguera Pallaresa.

En definitiva, se puede decir que los dos proyectos de ferrocarril transpirenaico planteados en Navarra no se llevaron a cabo por una serie de razones, como son:

- la oposición de los organismos del Ministerio de la Guerra (Junta Consultiva de Guerra y la Dirección General de Ingenieros Militares), que informaron en contra de los dos proyectos, por sus negativas consecuencias para la defensa del territorio español. Este motivo fue determinante para que no se llevaran a cabo ninguno de los dos proyectos navarros, puesto que la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos del Ministerio de Fomento aprobó el trazado roncalés;
- la competencia del ferrocarril de Zaragoza a Pau por Canfranc, que no encontró tantos inconvenientes por parte del ramo de la Guerra, y que contó con el apoyo del gobierno y de la Corona españoles, por motivos políticos (habría que ver hasta qué punto relacionados con la fidelidad de las provincias aragonesas). Este apoyo de estas instituciones fue lo que acabó desequilibrando la balanza hacia el proyecto oscense;
- la polémica existente dentro de Navarra, que no apoyó unánimemente uno de los dos trazados. Tanto los representantes de los pueblos como la prensa de Pam-

plona se mostraron divididos, y aunque la mayoría se mostró favorable al camino de hierro de los Alduides, no se logró la unión de todos los esfuerzos, algo que se notó especialmente entre los diputados a Cortes y los senadores, puesto que hubo defensores de ambos proyectos. Aunque finalmente esta división no fue tan determinante, vistos otros poderosos motivos que se opusieron al ferrocarril alduino, sí puso de manifiesto la disparidad de motivaciones de algunos representantes políticos de la provincia, que muchas veces trabajaron de forma partidista.

Todo indica que, a diferencia de los aragoneses con respecto al proyecto de Canfranc, los representantes navarros en las Cortes tuvieron mucha menor capacidad para hacer que los gobiernos aceptaran el de los Alduides o el del Roncal. Este hecho evidenció que Navarra, tras la última guerra carlista, había perdido peso en el conjunto de la política nacional.

– la falta de apoyo por parte francesa, ya que si bien las instituciones de Bayona se habían mostrado partidarias del trazado de los Alduides por los beneficios que les acarrearía, parece que no supieron o no pudieron influir en su gobierno para construirlo, pues ni siquiera se trató de ello en las conversaciones celebradas entre ambos Estados en 1884. En cuanto al del valle de Roncal, a pesar de que inicialmente fue propuesto junto con el de la Noguera Pallaresa, desapareció de las negociaciones en cuanto los representantes franceses vieron peligrar éste último. Esta falta de apoyo influyó en cuanto que la no-construcción de la parte francesa hizo menos viable la de la parte española, ya por Alduides, ya por el Roncal.

Las crisis de mortalidad en Navarra en el siglo XIX: guerras, epidemias y escasez de subsistencias

Eduardo Martínez Lacabe

Tesis dirigida por Angel García-Sanz Marcotegui y defendida en la Universidad Pública de Navarra el 5 de septiembre de 2003 ante el tribunal formado por: José María Garmendia Urdangarín, presidente; Fernando Mikelarena Peña, Joseba de la Torre, Lola Valverde Lamfus y Juan Madariaga Orbea, vocales, que le concedió la calificación de “sobresaliente cum laude” por unanimidad.

A pesar del notable avance que la demografía histórica sobre Navarra había experimentado en los últimos años (con monografías dedicadas al análisis del hogar y la familia tradicional, el descenso de la natalidad, la mortalidad infantil en Pamplona, etc.), todavía quedaban algunas parcelas por cubrir, como el estudio de la mortalidad general y las crisis de mortalidad en la Edad Contemporánea.

La tesis pretende dar respuesta a un interrogante crucial para conocer la historia contemporánea de Navarra: el de averiguar si el escaso crecimiento durante el siglo XIX, de una de las provincias españolas con menor incremento de población, es atribuible a la larga sucesión de crisis de mortalidad de naturaleza epidémica, bélica, mixta, etc. Concretamente, la guerra de la Convención (1793-1795), la crisis agropecuaria de 1802-1805, la guerra de la Independencia, las epidemias de cólera (1834, 1855 y 1885) y las guerras carlistas (1833-1839 y 1872-1876).

Averiguar en qué medida estas crisis fueron responsables de dicho escaso crecimiento tenía tanto más interés considerando asimismo la disyuntiva planteada por Fernández de Pinedo ya en 1974. Este autor planteó entonces que en el ámbito vasconavarro en la primera mitad del XIX, o bien las consecuencias demográficas de las guerras no fueron tan graves como se había creído, pues en ese periodo creció la población, o bien, si lo fueron, tuvieron que ser atemperadas por otro factor, que cifró en el descenso de la mortalidad infantil y juvenil. Este planteamiento adquiriría un sesgo distinto en Navarra considerando que tal descenso de la mortalidad fue menos generalizado.

Aparte de la metódica consulta de la producción historiográfica nacional e internacional, en el trabajo destaca la amplitud y variedad de las fuentes recopiladas: la procedente de los padrones y censos de población del siglo XIX, tanto de nivel general (censos de Floridablanca, Godoy-Larruga, los elaborados por la Comisión Estadística del Reino entre 1857 y 1860 y 1900), como de ámbito exclusivamente navarro. Entre éstos, los censos ordenados por las Cortes privativas en 1795-1796 y 1816-1817, y los que mandó elaborar la Diputación de Navarra entre 1845 y 1867. Este último, prácticamente desconocido, es muy interesante para analizar las consecuencias de la tercera guerra carlista, pues permite comparar sus datos con el de 1877. El estudio de todos ellos vuelve a poner de relieve el escaso crecimiento de Navarra a lo largo de todo el XIX. Pero el grupo de fuentes más importante es la documentación procedente de los registros parroquiales y de los registros civiles, contabilizándose 94.438 de los primeros y 40.226 de los segundos, esto es, más de 134.000 registros.

Toda esta información fue procesada de acuerdo con la metodología más adecuada, la propia de la demografía histórica, con el fin de elaborar índices, tasas, etc., que permitieron establecer diversas comparaciones. Uno de los índices más interesantes de los empleados es el Del Panta-Livi Bacci (y en menor medida el de Hollingsworth).

En la primera parte de la tesis se analiza la evolución de la mortalidad general, su estructura interna, componentes, etc. Entre los aspectos más destacables de este apartado merece señalarse por su carácter novedoso un análisis sobre causas de muerte (con más de 15.000 expresiones diagnósticas), la confección de tasas de mortalidad para todas las comarcas de Navarra y todos los años del XIX, la elaboración de cocientes de mortalidad infantil y juvenil, así como otros indicadores que establecen diferenciaciones por grupo de edad, sexo, estacionalidad e incluso algunas conclusiones referentes a mortalidad diferencial.

En la segunda parte se aborda la parte central de la tesis, es decir, el estudio exhaustivo de las crisis de mortalidad que afectaron a Navarra a lo largo del XIX, que son las siguientes:

La Guerra de la Convención (1793-1795)

Sus consecuencias se hicieron sentir sobre todo en aquellas comarcas de la Montaña que sufrieron la presencia del ejército francés. El análisis comparativo de los censos anteriores y posteriores a la misma constata el retroceso demográfico de las merindades septentrionales (Pamplona y Sangüesa), algo menor al apuntado por los autores que trataron de esta crisis en su momento. Se indica que, de todos modos, la población total de Navarra era mayor al comenzar el siglo XIX que al principio de la guerra, gracias sobre todo al empuje de las merindades que no sufrieron la presencia de los franceses (Estella, Olite y Tudela), al aumento de la nupcialidad y la natalidad en las comarcas más afectadas, al hecho de que la epidemia de tifus atacó más a los adultos que a los grupos de edad jóvenes –los que tenían que participar activamente en la recuperación demográfica– e incluso a la corta duración de la guerra.

La crisis de subsistencias (1802-1805)

El estudio revela que esta crisis no sólo incidió en la Ribera, sino que también afectó a un buen número de localidades de la Zona Media, sobre todo de la Media Oriental, e incluso de la Montaña, registrándose indicadores de crisis en varias de sus poblaciones (Bertizarana, Salazar y sobre todo, Aoiz). De cualquier modo, independientemente de su intensidad, la recuperación se vio dificultada por otro conflicto de funestas consecuencias (la guerra de la Independencia), que por su cercanía en el tiempo casi permite hablar de la crisis de 1800-1814, y en Navarra, por todo lo dicho, de la de 1793-1814.

La Guerra de la Independencia

Sólo produjo algo más de 2.000 fallecimientos directos en toda Navarra, pero, no obstante, hubo también un aumento de la mortalidad a lo largo de toda la contienda a causa de la progresiva pauperización de los pueblos, causada a su vez por las continuas multas, pedidos y exacciones militares, así como por la propagación de enfermedades de carácter epidémico a nivel local. Los índices obtenidos reflejan crisis al principio de la guerra en la Ribera (1809), y al término de la misma en la Zona Media y la Montaña (1813). El hecho de que la mortalidad volviera a dispararse en la Ribera, como lo había hecho en la crisis de su principios de siglo, evidencia tanto su fragilidad ante cualquier fenómeno adverso, como su enorme vitalidad y capacidad de respuesta a los mismos.

La epidemia de cólera de 1834

El vaciado de los asientos de defunción de 56 localidades permitió analizar uninominalmente 3.703 víctimas (más del doble de la cifra proporcionada por González de Sá-

mano para Navarra), que extrapolada al conjunto de la población permitía considerar unas pérdidas próximas al 3,75%, es decir, unas 10.000 personas. Esta patología estuvo presente en más de cien poblaciones de todas las merindades y en sus localidades más importantes: Pamplona, Tudela, Olite, Sangüesa, Tafalla, Corella, etc., siendo la Ribera Occidental la comarca más afectada. Por el contrario, en la Montaña, con la excepción de la Barranca, el cólera no fue tan expeditivo como en el resto de la provincia, pues sus pérdidas fueron inferiores al 3%. En conjunto, las defunciones registradas en Navarra por esta epidemia fueron menores en porcentaje y número a las de 1855, cuando la práctica totalidad de los pueblos resultaron epidemiados.

La Primera Guerra Carlista (1833-1839)

Esta guerra, nuevamente sostenida sobre el terreno, contribuyó a vaciar las reservas municipales, a los propios municipios y a las fuerzas que los sostenían. Así, fueron enajenadas toda suerte de propiedades públicas (campos, sotos, corralizas, trujales, molinos, etc.), cuyo uso y explotación habitualmente ayudaba a mantener a los menos favorecidos. Además, la guerra obligó a muchos navarros a abandonar sus hogares, ya fuera por convencimiento (alistamiento), por imposición (para eludir represalias físicas o económicas) o por la imposibilidad para hacer frente a las continuas peticiones de uno u otro bando. De este modo, la emigración supuso también el abandono de los trabajos agropecuarios, que eran el asiento principal de la economía navarra. El hecho de que no se conserven las respuestas a la orden que en 1839 mandaba hacer un nuevo recuento de población, impide conocer exactamente como repercutió la epidemia y la guerra en la población navarra. No obstante, todo indica que la crisis de los años treinta fue la más grave de la primera mitad del XIX.

La epidemia de cólera de 1855

Esta epidemia cercenó el crecimiento de la población navarra, ya que afectó a la práctica totalidad de los pueblos. En una muestra de 52 localidades de las 746 contagiadas, que según el censo de 1857 sumaban 105.645 personas (35,52% del total), fueron contabilizadas 6.065 defunciones. De este estudio se colige que las pérdidas de población no debieron de ser inferiores al 5% (unas 15.000 personas), porcentaje superado con creces en muchas poblaciones.

Lo elevado de estas cifras se explica en parte por la gran extensión que adquirió la epidemia, pues con excepciones muy puntuales (Leitza, Saldías, parte de los valles de Erro y Aezkoa, Metauten, Castillonuevo y Ezprogui), llegó a todas las zonas de Navarra. La Ribera, que ya había sido afectada por el pequeño brote del invierno de 1854, no experimentó una mortalidad tan elevada como la de la Zona Media, comarca, ésta, en la que se alcanzaron los indicadores de crisis medios más elevados e importantes porcentajes de pérdida de población. Estas pérdidas todavía son más significativas atendiendo al volumen relativamente importante de alguna de sus poblaciones (Tafa-

lla, que perdió el 16% de su población, Estella, Puente la Reina, Cirauqui, Obanos...) con respecto a localidades de la Montaña, sobre todo teniendo en cuenta que los índices de estas últimas están sobredimensionados por su escasa entidad demográfica.

Con todo, aunque las pérdidas humanas fueron significativas –fue la crisis de naturaleza epidémica más grave de todo el XIX–, no comprometió el crecimiento de la población, puesto que la natalidad se activó tan pronto como terminó la epidemia.

La Tercera Guerra Carlista (1872-1876)

El estudio llama la atención sobre la disminución de población que se produjo como consecuencia de este conflicto, cifrado en cerca de 5.000 personas. La regresión no se produjo únicamente por el número de bajas directas (más de 1.000), sino más bien, por el factor de la emigración y las crisis de mortalidad provocadas por la propia guerra a lo largo de la misma en Tierra Estella (1873), Zona Media y Ribera Occidental (1874), Pamplona (1875) y en las Cuencas Prepirenaicas (1876)

La contienda, como las anteriores, supuso un nuevo obstáculo para el desarrollo socioeconómico de Navarra. El desembolso realizado, estimado a partir del estudio de la documentación procedente de la Secretaría Carlista de Guerra, Juntas de Suministros y expedientes de indemnizaciones de la Diputación liberal, no distó mucho de unos 200 millones de reales, y todavía en 1893, la Diputación reclamaba al Estado más de 41 millones.

La epidemia de cólera de 1885

Fue la de menor importancia de las tres que afectaron a Navarra, provocando la muerte de algo menos de 3.500 personas. Por vez primera, la Montaña resultó indemne, y ciudades muy violentamente atacadas en 1834 y 1855, como Estella, Tafalla o Pamplona, apenas si registraron unos pocos casos. También fue menor el número de pueblos invadidos (81) y muy escasa la pérdida demográfica de conjunto (1%). Por si fuera poco, en la década 1880-1890 se registró el crecimiento más elevado del siglo.

En su parte final, el estudio corrobora que los niveles y evolución de la mortalidad habitual fueron muy diferentes según las zonas de Navarra, destacando sobre todo la dualidad de comportamientos entre la Ribera (un buen ejemplo de la demografía de la *España interior*), y la Montaña, que presentó muchas más concomitancias con la España holohúmeda. Por su parte, la Zona Media, registró unas pautas intermedias entre las del norte y las del sur de la provincia. El trabajo también pone en evidencia la diferencias existentes entre las diversas zonas atendiendo a variables tales como la estacionalidad, las causas de muerte, mortalidad infantil y juvenil, presentación e intensidad de las crisis de mortalidad, etc.

En conclusión, el escaso crecimiento demográfico de la provincia entre 1786 y 1900 (poco más de 80.000 habitantes) estuvo condicionado por las crisis de mortalidad,

aunque sin llegar a justificar este estancamiento suficientemente. Teniendo en cuenta, que entre 1786 y 1860, a pesar de la larga serie de crisis de mortalidad del periodo y de que el descenso de la mortalidad infantil sólo se dio en algunas zonas de la Montaña, la población aumentó en unas 75.000 personas. Sin embargo, desde 1860 a 1900, etapa en la que sólo hubo dos crisis (y una de ellas, la de 1885, menor) y en la que las tasas de mortalidad se fueron reduciendo paulatinamente (si bien en la Ribera en 1900 todavía eran altas), el aumento fue sólo de unas 7.000. Por lo tanto, la tesis respondía así al interrogante que se planteaba en su inicio, afirmando que las crisis de mortalidad en Navarra no fueron lo suficientemente graves como para hipotecar su desarrollo demográfico, ya que su población creció hasta 1860, a pesar de éstas, y máxime teniendo en cuenta además que el descenso de la mortalidad infantil sólo alcanzó a la Montaña. Todo ello permite asimismo afirmar que el cuasi estancamiento de la segunda mitad del XIX tuvo que deberse necesariamente a la emigración, fenómeno demográfico motivado por la penosa situación socioeconómica de Navarra durante aquella centuria, provocada en buena medida por las guerras.

Las inundaciones en el río Arga: Estudio hidrogeomorfológico

Amaia Bescós Atin

El día diez de septiembre de 2003 se defendió en la Universidad de Alcalá de Henares (Madrid) la tesis doctoral realizada por Amaia Bescós Atin que lleva por título: "Las inundaciones en el río Arga: Estudio hidrogeomorfológico". El trabajo ha sido dirigido por la Dra. Ana Camarasa Belmonte de la Universidad de Valencia y por el catedrático de la Universidad de Alcalá Dr. José Sancho Comíns. El tribunal, compuesto por el presidente: catedrático Dr. Juan Sanz Donaire (Universidad Complutense de Madrid), secretario: Dr. Fernando Moreno Sanz (Universidad de Alcalá de Henares) y vocales: Dr. Alfredo Ollero Ojeda (Universidad de Zaragoza), Dra. M^a Ángeles Lizarraga Lezaun (Universidad de Navarra) y Dr. Javier López Rodríguez (Universidad Pública de Navarra) otorgó a la doctoranda la máxima calificación por unanimidad: sobresaliente cum laude.

El trabajo de investigación está dedicado al estudio de las crecidas en el río Arga y las inundaciones en su bajo valle desde un punto de vista hidrológico y geomorfológico. Con un planteamiento sistémico y enfoque pluridisciplinar se aborda el análisis de la entrada de agua en la cuenca hidrográfica, la formación de escorrentía superficial, la transferencia del agua a través de la red de drenaje y las inundaciones cuando el caudal supera la capacidad almacenadora del cauce.

En la primera parte se estudian los factores geográficos que inciden en la formación de escorrentía y en el movimiento de la misma en la cuenca del Arga. La investigación parte del análisis de la precipitación como principal entrada de agua y energía en el sistema, y causa habitual de las crecidas e inundaciones fluviales. Se estiman y analizan algunos aspectos claves de la precipitación extraordinaria: irregularidad, persistencia, valores de lluvia asociados a diferentes periodos de retorno... Tras la precipitación, el trabajo aborda los factores que condicionan la producción de escorrentía superficial: el relieve de la cuenca, las características litoestructurales, los suelos, la cobertura vegetal y los usos del suelo. La combinación de todos ellos ha permitido estimar el umbral de escorrentía y su distribución espacial en la cuenca hidrográfica. El agua mantiene un sistema altamente organizado que permite la evacuación de la carga líquida y sólida que se genera en la cuenca. La red de drenaje desempeña un papel fundamental en la propagación de las crecidas, por este motivo, se han calculado y estudiado las variables e índices morfométricos más representativos. Estos aportan información relevante sobre la evolución de las crecidas y los puntos especialmente conflictivos en la transmisión de la onda de crecida.

La segunda parte del trabajo está dedicada al estudio del origen y particularidades de las crecidas en el Arga. A través de análisis estadísticos aplicados a las series de precipitación y caudal, y mediante el estudio sistémico y pormenorizado de tres sucesos de crecida recientes: 27 de diciembre de 1993, 6 de diciembre de 1996 y 22 de enero de 1997 se profundiza en la génesis, la evolución y las consecuencias de estos fenómenos. Para ello se han estudiado los principales parámetros y procesos hidrológicos: cuantía y distribución espacio-temporal de la precipitación, volumen de caudal circulante, evolución del mismo a lo largo de cauce, tiempos de viaje y detección de los puntos más conflictivos de la red en cuanto a desbordamientos se refiere.

Finalmente, en el tercer apartado se analiza el proceso de desbordamiento en los últimos sesenta kilómetros de recorrido del río Arga, es decir entre la localidad de Puente la Reina y la desembocadura en el río Aragón. Las importantes obras de encauzamiento y la corta artificial de cinco meandros realizadas en los últimos trece kilómetros del bajo Arga (municipios de Falces, Peralta y Funes) han provocado modificaciones en las pautas de comportamiento y los umbrales de desbordamiento naturales, lo que ha hecho necesario replantearlos. El análisis de las inundaciones se aborda mediante el reconocimiento geomorfológico realizado con trabajo de campo y la modelización del proceso de desbordamiento con el modelo hidráulico HecRas.

La síntesis de los conocimientos adquiridos ha servido para elaborar un documento cartográfico final donde se delimitan las zonas inundables del bajo Arga según los caudales de las tres crecidas estudiadas (1993, 1996 y 1997) cuyo periodo de retorno es conocido. Esta zonificación del espacio, en función del riesgo y el análisis de los usos del suelo afectados por los anegamientos, ha dotado de un carácter aplicado a la investigación. La cartografía de riesgos de inundación que se presenta tiene el objetivo futuro de servir de herramienta en las decisiones de ubicación de actividades en la llanura de inundación del Arga, con el fin de lograr una ordenación más racional del espacio inundable y reducir los daños provocados por estos fenómenos.

Navarra y sus instituciones en la Guerra de la Convención (1793-1795)

Luis Eduardo Oslé Guerendiáin

Tesis dirigida por Ángel García-Sanz Marcotegui y defendida en la Universidad Pública de Navarra el 12 de septiembre de 2003 ante el Tribunal formado por: María Cruz Mina Apat, presidenta; Francisco Miranda Rubio, Isabel Ostolaza Elizondo, Rodrigo Rodríguez Garraza y José María Ortiz de Orruño Lagarda, vocales, que le concedió la calificación de “sobresaliente cum laude”.

Los avances de la historiografía sobre la guerra de la Convención han revelado que este conflicto revistió distintas características en el territorio catalán y en el vasco-navarro, a causa de las peculiaridades jurídico-institucionales de este segundo espacio en el que se diferenciaban asimismo las de cada una de las provincias Vascongadas y de Navarra en particular por su especificidad como Reino e incluso por su situación geográfica. Estas circunstancias hacían oportuno un estudio monográfico desde la perspectiva de la repercusión de dichos factores en sus relaciones con el poder central, pues existía un vacío historiográfico al respecto, a pesar de los progresos en el conocimiento de la historia contemporánea del Viejo Reino en las dos últimas décadas.

Luis Eduardo Oslé expone cómo durante la Guerra de la Convención las instituciones navarras entraron en colisión con el poder central a causa, entre otras cuestiones, de las discrepancias acerca de la defensa del reino. Con el fin de que sus paisanos no se vieran obligados a combatir fuera de su tierra, Navarra se amparó en sus leyes y costumbres y las defendió frente al gobierno y los mandos militares, que consideraron sus fórmulas de defensa profundamente anticuadas. Surgieron así, malentendidos y desconfianzas que acrecentaron el designio de acabar con las instituciones privativas del entonces Reino.

Estas tensiones tuvieron mucho que ver con la marcha cada vez más negativa de la guerra lo que hacía oportuno también estudiar sistemática y específicamente el desarrollo estrictamente militar del conflicto, ya que los historiadores no le habían prestado excesiva atención.

En resumen, la tesis presentada se centra fundamentalmente en el estudio de la evolución de la Guerra de la Convención en territorio navarro, examinándola, sobre todo, bajo el enfoque de las vicisitudes, problemas y circunstancias que vivieron la Diputación primero, las Cortes después, así como el Ayuntamiento de Pamplona y los de aquellos valles y pueblos que se vieron más afectados, centrándose en el análisis de sus relaciones entre sí y con el poder central.

Como hipótesis inicial, se parte de que Navarra realizó un notable esfuerzo durante la guerra, participando activamente en ella y aportando grandes sumas de dinero para hacer frente a las necesidades que surgieron durante su transcurso y, además, que su implicación en la defensa de su territorio fue creciendo conforme fue aumentando el peligro de invasión, y sobre todo cuando los franceses ocuparon gran parte del reino.

Asimismo, se consideraba de entrada que fue leal a la Corona hasta el final de la contienda. No obstante, al mismo tiempo señala que Navarra defendió con gran energía su ordenamiento jurídico propio sobre todo, por las circunstancias bélicas, en lo relativo a la defensa de su territorio, y ello en un momento en que la Corona y su Gobierno mostraron, junto a un cierto abandono militar de Navarra, y una desconfianza hacia sus instituciones.

El origen de los recelos y las suspicacias mutuas entre el entonces Reino Pirenaico y la Corona y el gobierno central, en principio, se atribuye a las dificultades de la guerra y a las disfunciones propias del obsoleto sistema defensivo navarro de aquél momento, pero también, al temor de que en Navarra pudieran adquirir fuerza actitudes no muy decididas ante los franceses o incluso que se formase un sector proclive a ellos.

Para averiguar en qué medida estas hipótesis eran correctas propone alcanzar los objetivos concretos siguientes:

Comprobar la actitud ante la guerra, y a lo largo de ella, de la Diputación, las Cortes, los Ayuntamientos de Pamplona y de algunos valles y localidades fronterizas y si hubo variaciones al respecto, en su caso, a qué razones fue debido. En este sentido se plantea conocer en qué medida la marcha militar del conflicto influyó en todo ello e igualmente, si se aprecian diferencias en la postura de las autoridades centrales respecto a Navarra durante la guerra y examinar las relaciones entre los mandos militares y las autoridades del reino e igualmente si entre los mandos hubo sensibilidades distintas respecto a su régimen privativo. Establecer el alcance de las consecuencias en la población y los daños materiales en los pueblos ocupados y analizar la postura de la Iglesia de Navarra y su contribución al esfuerzo común.

Con este planteamiento y objetivos dedica la primera parte a enmarcar el conflicto y particularmente se aproxima al conocimiento de las consecuencias de la propaganda revolucionaria en Navarra y al efecto contrarrevolucionario de los emigrados. Por su especial relevancia para los objetivos señalados presta atención a la organización militar y los planes de guerra españoles, el estado y situación del ejército real, la política militar de la época, la organización de las milicias provinciales y las Reales Ordenanzas para el reemplazo de 1770. Especialmente analiza cómo se aplicó en Navarra y la actitud de este reino hacia las quintas, para pasar a estudiar cómo atendía a la defensa de su territorio, la legislación foral sobre cuestiones de alojamientos y bagajes y la figura del Virrey como Capitán General de los ejércitos en su territorio.

Asimismo examina la postura de la Diputación y el Ayuntamiento de Pamplona hasta que se inició la contienda y cómo los valles fronterizos participaron en la defensa militar de los confines del reino, para terminar estudiando la colaboración del clero en la movilización de los navarros. De igual manera, y dentro de éste apartado, se aproxima a la situación militar de Francia al estallar la guerra, la organización de su Ejército Nacional con la leva en masa, la formación del ejército de los Pirineos Occidentales y sus Planes Ofensivos.

En la segunda parte desarrolla los acontecimientos bélicos en el frente occidental y fundamentalmente en Navarra, distinguiendo las distintas campañas, analizando las diversas reacciones de las instituciones (Diputación, Cortes, Virreyes, Ejército, Ayun-

tamientos etc.). Asimismo, estudia las consecuencias de la guerra en Navarra, calculando las pérdidas demográficas y materiales que ocasionó, la contribución de la Iglesia y los daños que sufrieron los pueblos ocupados, para terminar con la situación política del reino en el último lustro del XVIII.

Las conclusiones a las que llega son las siguientes:

- El desarrollo de la Guerra de la Convención en Navarra presenta una gran especificidad, la que se deriva de su condición de reino con sus propias instituciones privativas, leyes y costumbres. Entre ellas, las que afectaban a la defensa de su territorio, que entraron en crisis en esta contienda, pues se puso en evidencia que habían quedado obsoletas.
- Desde el mismo momento de la declaración de la guerra la Diputación, al ordenar un alistamiento general de los paisanos mostró su lealtad a la Corona española y las Cortes, después, nombraron una Junta de Guerra y asumieron mayores compromisos en el esfuerzo bélico de los navarros hasta llegar al extremo de llamar a todos en “Apellido”.
- No obstante, en Navarra fue palpable el sentimiento de rechazo a toda obligación militar no destinada en exclusiva a la defensa de su propio territorio y además los paisanos buscaron la forma de eludir su responsabilidad con exoneraciones de todo tipo y mostraron escaso entusiasmo para enrolarse. Por ello las autoridades tuvieron que acudir a sobresueldos y primas, autorizar sorteos y a permitir poner “sustitutos” para completar las unidades, si bien el fervor patriótico y bélico varió en el tiempo y en el espacio y según las circunstancias. A pesar de las exenciones, la Diputación, primero, y las Cortes, después, organizaron militarmente a los paisanos en diversos cuerpos, que supusieron un aporte de fuerzas muy importante para el ejército real y miles de navarros participaron en trabajos de fortificación, transportes, arreglos de caminos, etc., durante toda la contienda.
- A las dificultades de los paisanos movilizados para disponer de armamento y de equipo se sumaron las permanentes tensiones con los responsables militares por su falta de disciplina y su desconocimiento de las normas castrenses. Todo ello se agravó por tres circunstancias. La primera, porque los navarros no estuvieron dispuestos a permitir que se sobrepasara lo establecido por los fueros respecto al servicio de las armas. La segunda, porque las tropas que actuaron junto a ellos tuvieron, en frecuentes ocasiones, un comportamiento poco ejemplar y llegaron a maltratarlos de obra y de palabra, todo lo cual originó graves conflictos. La tercera, porque también los oficiales del ejército dieron, frecuentemente, trato vejatorio a los paisanos y en muchos casos no se ocuparon de atender a su subsistencia tres días después de enrolarse tal como establecía el fuero. Por ello, viéndose desasistidos, muchos abandonaron sus puestos o desertaron. Por otro lado el ejército real no dispuso de medios económicos suficientes para hacer frente a sus propias necesidades por el abandono en que se encontraba su equipamiento y la falta de armas y municiones que hicieron imposible acoger e instruir a los paisanos.

- Navarra hizo un gran desembolso económico hasta tal punto que los fondos del Vínculo quedaron agotados y las Cortes se vieron obligadas a hacer frente a las necesidades pidiendo ayuda a los pueblos que debieron desembolsar un volumen tan considerable que tuvieron que pedir permiso al Consejo Real para proceder a la venta de comunales. Además las Cortes tuvieron que decretar una Derrama de 200.000 pesos entre todos los navarros, que sumado a todo lo anterior produjo un agotamiento de los recursos y con ello el rechazo y la búsqueda de toda clase de pretextos para eludir la contribución.
- El difícil panorama de Navarra que refleja lo dicho hasta aquí se hace más negativo considerando que a causa de una epidemia de tifus y la emigración, registró un descenso demográfico. A todo ello se añadió la destrucción de cincuenta iglesias parroquiales, más de dos mil casas y pérdidas en metálico, en ganados, en granos, etc. Con lo que Navarra quedó empobrecida con la agravante que la turbulenta historia del XIX (guerras, etc.) hizo muy difícil su recuperación.
- En este contexto las relaciones entre las instituciones navarras y el Gobierno fueron tensas y difíciles, pero efectivamente registraron variaciones a lo largo de la contienda, en función de la situación bélica y la proximidad de los franceses a Pamplona. Asimismo, se ha comprobado también que el grado de entendimiento con los tres generales en jefe que se sucedieron al mando del ejército (Caro y los virreyes, Colomera y Castelfranco), fue muy diferente. Por otra parte, aunque la Diputación y las Cortes estuvieron dispuestas a colaborar con las autoridades militares y con el virrey, siempre dejaron bien sentado que las peticiones de hombres, servicio de bagajes, etc., debían respetar las leyes privativas del viejo reino lo que originó frecuentes tensiones.
- También se produjeron desencuentros entre otras instituciones, por ejemplo, el Consejo Real de Navarra con el Ayuntamiento de Pamplona, que desde el principio de la guerra, alegando sus privilegios, se negó a aprontar voluntarios para el Ejército Real y después, en 1794, el contingente que había correspondido a la ciudad para los Batallones organizados por las Cortes.
- En cuanto al clero navarro, puede decirse que en sus relaciones con el resto de las instituciones se vio libre de conflictos graves. El obispo colaboró en todo con las Cortes. Fundamentalmente contribuyó a exaltar los ánimos de los navarros en contra de los franceses a los que presentaron como enemigos de la religión. Muchos clérigos acompañaron a sus feligreses a la frontera. Otros, desde sus parroquias, informaron a las Cortes de los movimientos del enemigo y animaron a los mozos a alistarse en los batallones e incluso entregaron sus armas a los paisanos. Por otra parte, la iglesia navarra, cuyo patrimonio artístico sufrió grandes destrozos, entregó la plata y el dinero de las parroquias, aunque, hay que decir que, lo entregado a título de préstamo fue treinta y tres veces mayor que lo donado a fondo perdido.

Lengua, territorio y conciencia nacional en España (1833-1975)

Xabier Zabaltza Pérez-Nievas

El 22 de diciembre se leyó en la Universidad Pública de Navarra la tesis doctoral de Xabier Zabaltza Pérez-Nievas, titulada *Lengua, territorio y conciencia nacional en España (1833-1975)* y dirigida por el profesor Emilio Majuelo Gil, del Departamento de Geografía e Historia. El tribunal estuvo compuesto por los profesores José Álvarez Junco (Universidad Complutense), Juan Madariaga Orbea (Universidad Pública de Navarra), Josep Maria Fradera i Barceló (Pompeu Fabra), Joseba Agirreazkuenaga Zigorraga (País Vasco) y Xosé Manoel Núñez Seixas (Santiago de Compostela). Se le otorgó la calificación sobresaliente *cum laude* por unanimidad.

Esta tesis se inscribe dentro de la tradición anglosajona de la Historia de las Ideas, más concretamente en el ámbito de la llamada cliolingüística. Constituye un intento de aproximar la historiografía a otras disciplinas como la filología y la sociolingüística. Da cuenta del origen y desarrollo de la hipótesis de la *Weltanschauung* lingüística (o Sapir-Whorf), según la cual el pensamiento viene determinado por la lengua en que se expresa. Esta hipótesis, elaborada por los filósofos alemanes Hamann, Herder y Humboldt, ha sido utilizada para justificar las reivindicaciones de todos los nacionalismos europeos, incluidos los ibéricos.

Se trata éste más de un trabajo de síntesis y reflexión que de investigación en sentido estricto. Uno de sus puntales es la premisa de que la diferencia entre “lengua” y “dialecto” es arbitraria. Es la identidad de grupo de sus hablantes (la “conciencia nacional”) la que convierte un dialecto en lengua y la falta de esa identidad la que torna una lengua en dialecto. Con el fin de mostrar las enormes consecuencias prácticas de este aserto se ha recurrido a infinidad de fuentes, muchas de ellas del siglo XIX. Cuando se ha considerado necesario se han completado con fuentes secundarias. En total se recogen unas mil setecientas referencias bibliográficas, en una docena de lenguas diferentes.

El primer capítulo de la tesis está dedicado en su integridad a conceptos generales, tales como la relación, real o supuesta, entre lengua de un lado y clase social, religión, “raza” y pensamiento de otro. En él se analizan los múltiples prejuicios y malentendidos ante estas cuestiones fundamentales, lo que permite su descarada manipulación en un sentido o en otro. Los cuatro restantes capítulos están dedicados monográficamente a cada uno de los procesos de construcción nacional abordados –España, Cataluña, Vasconia y Galicia–, deteniéndose en las causas de su fracaso en los territorios en disputa (el País Valenciano y las Islas Baleares y Pitiusas en el caso catalán; Navarra y Álava en el caso vasco). Dada la vinculación de las partes españolas de Vasconia y Cataluña con territorios transpirenaicos (Labort, Baja Navarra y Sola por una parte; Andorra, Rosellón, Capcir, Vallespir, Conflent y Alta Cerdaña por otra) y de Galicia con Portugal, se ha considerado oportuno dedicar a éstos cierta atención.

Todo estudio de movimientos nacionalitarios tiene que ser por fuerza de larga duración. Así que resulta obligado explicar el sentido de las dos fechas que acompañan al título de esta tesis. 1833 significa el triunfo del régimen liberal en España. Ese año es el del inicio de la Primera Guerra Carlista, pero también el de la creación definitiva de las provincias. En 1833 se publica la *La patria*, de Carles Aribau, que, no sin exageración, se tiene por pregón de la *Renixença* catalana. No menos arbitrariamente se sitúa la fecha de inicio del *Rexurdimento* gallego en 1842, con la publicación de *Un-a carta anónima*, de Francisco Añón (el *Pizkundea* o renacimiento vasco es más tardío, pues su punto de partida suele colocarse en 1876). La otra fecha del título, 1975, es más evidente: la muerte del dictador y el establecimiento definitivo de un régimen político en principio parangonable al del resto de los estados europeos. La gran diferencia entre España y la mayoría de esos estados es la permanencia de una “cuestión nacional” no solventada. Como es fácil deducir, la elección de ambas fechas tiene bastante de convencional, ya que resulta imposible reducir los movimientos nacionalistas a tales hitos.

La tesis analiza la obra de veintiséis autores clave de expresión castellana, catalana, vasca y gallega. A través de ellos se intenta demostrar que en la medida en que la hipótesis de Hamann sobre el determinismo lingüístico fue expandiéndose por la Península Ibérica, las reivindicaciones identitarias dejaron de plantearse en términos historicistas para hacerlo en términos lingüísticos. Desde la segunda mitad del siglo XIX cada nación quedará definida como el territorio en el que se habla una lengua concreta. Surgirán así los conceptos de “países catalanes” (Oliver i Estellés, 1876), “Euzkadi” (Arana Goiri, 1896), “Hispanidad” (Martínez Vigil, 1901) e incluso “Portugaliza” (Rodrigues Lapa, 1953), que al carecer de consistencia histórica –son, en el pleno sentido de la expresión de Anderson, “comunidades imaginadas”– no han solido ser objeto de estudio por la historiografía, a pesar de que en varios casos han demostrado una enorme capacidad de movilización.

A juicio del autor, de ninguna manera se puede concluir de modo simplista que donde existe una lengua existe una nación ni que todo movimiento nacionalista se funda en la posesión de una lengua propia. Para constituir una nación se precisan una serie de elementos materiales e ideológicos bastante más trascendentes que la posesión de un idioma propio. Todos los nacionalismos, con o sin estado, coinciden en la politización de la lengua, ya sea en un sentido excluyente o “étnico” (discriminando a quienes no la hablan) o incluyente o “cívico” (obligando a todos los habitantes de un territorio a conocerla).