

mantienen enlaces con la formación política más o menos difuminados, pero conocidos; y con una exigencia política, en principio, menor, (...). También son una forma más suave de militancia para adeptos con falta de tiempo, o con profesiones en las que se exija –por ley o por costumbre– una cierta neutralidad”. Entre estas organizaciones destacan el sindicato *Solidaridad de Trabajadores Vascos (ELASTV)*, la organización femenina *Emakume Abertzale Batza (EAB)*, la sección infantil *Euzko Gastetxu Batza*, los montañeros *Euzkadi Mendigoxale Batza / Mendi-goxale Aberkoi Batza*, *Euzko Ikastola Batza (Federación de Escuelas Vascas)*, *Euzko Ikasle Batza (Federación de Estudiantes Vascos)*, *Jaun-goiko Zale* (sacerdotes defensores del uso del euskera en el ámbito religioso), *Federaciones de Ezpatadantza*, (danzas vascas), *Euzko Abezbatza (Federación de Coros Vascos)* y *Euzko Gastedi Kiroltzalea (Juventud Vasca Deportista)*. Hay otras, como la *Asociación de Txistularis del País Vasco*, que según nuestras investigaciones, aun no perteneciendo estrictamente a la comunidad nacionalista, albergó en su seno a influyentes peneuvistas. Coincidimos con el autor que estas entidades culturales y deportivas sirvieron de refugio para los peneuvistas durante las dictaduras de Primo de

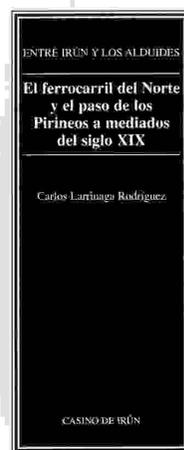
Rivera y Franco, lo que despertó el recelo de las autoridades.

Por razones de espacio, los nueve apéndices de la tesis original se han visto reducidos a tres (los ayuntamientos de la época, los dirigentes del PNV a nivel nacional y regional, y un excelente cuadro de propagandistas), lo que nos ha privado de los Estatutos del PNV de 1914 y 1933, a los que habría que haber añadido el acta de unificación de Bergara de 1930 y una cronología.

Para finalizar, el título puede llevar a pensar que el ámbito de estudio son las cuatro provincias, cuando prácticamente se circunscribe a Vizcaya, (*la sinécdoque vizcaína*), aunque ésta era, y con mucho, su feudo más importante. Este libro nos demuestra que el PNV no era un partido homogéneo, ni en territorios, ni en bases, ni en organizaciones satélites, sino “una realidad muy compleja, aunque bien estructurada y, en ocasiones, rígida, pero que supo conjugar –generalmente de manera acertada– todas las posibilidades que le brindaba su diversidad para hacer del mismo el principal partido político” en Vizcaya y Guipúzcoa. El autor realiza importantes aportaciones sobre la propaganda, la financiación y sus organizaciones satélites, aunque debería haber dedicado más espacio a la prensa, a las organizaciones paralelas ya analizadas

en otras monografías (*Juventud Vasca*), a los datos electorales, a los perfiles de los dirigentes y a la influencia del factor religioso. Sin embargo, y a pesar de que el autor no logra explicar el desplazamiento del PNV hacia el centro político a partir de 1934, y haber transcurrido un lustro desde la lectura de su tesis, ésta es la mejor obra sobre el PNV vizcaíno durante la II República. Para próximas ediciones es necesario corregir un par de pequeñas incorrecciones: la primera, que el PNV sí participó de manera puntual en las gestoras provinciales (Lázaro Gancedo en la Gestora Alavesa), y que Luis Eleizalde era vergarés y no bermeano.

LORENZO SEBASTIÁN



Entre Irún y los Alduides. El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX

Carlos LARRINAGA
RODRÍGUEZ

Casino de Irún, Irún, 2002,
230 páginas.
ISBN: 84-7086-396-7.

Especialista en el siglo XIX, en este último libro Carlos Larrinaga aborda un tema especialmente interesante para la historia económica del norte de España. Como ya se sabe, el ferrocarril vino a ser uno de los inventos más importantes derivado de aquellos avances técnicos que tuvieron lugar al calor de la Revolución Industrial. Puesto en marcha primeramente en Inglaterra en 1825, pronto pudieron comprobarse las ventajas de estos caminos de hierro sobre los medios de transporte tradicionales. En efecto, además de lograrse por primera vez en la historia la independencia de la fuerza animal, los ferrocarriles ganaban en velocidad, capacidad de carga y regularidad a las demás formas de transporte existentes en la época. De ahí que no es extraño que muy pronto los distintos países del continente europeo se lanzaran a la construcción de vías férreas. En este sentido, España no fue una excepción y, de hecho, sabe-

mos que las primeras tentativas tuvieron lugar en fecha tan temprana como finales de la década de 1820. Aunque dificultades técnicas, ausencia de capitales y falta de apoyos del Estado hicieron que estas propuestas se quedaran en nada. Tal es así que, en verdad, sólo en 1848 podemos hablar de la primera vía férrea peninsular, la que unía Barcelona con Mataró. Hubo que esperar a la Ley General de Ferrocarriles de 1855 para poder hablar de un verdadero impulso en esta materia.

Es cierto, por lo tanto, que las dificultades para la construcción de caminos de hierro en España fueron muchas, pero no faltaron iniciativas en este sentido. De hecho, la mayor parte de las veces hubo una identificación entre ferrocarril y progreso económico. Existía un auténtico pavor por parte de ciudades, comarcas o provincias a quedarse sin ferrocarril, ya que éste implicaba la unificación del mercado y el terminar con el aislamiento que había afectado a amplios territorios españoles durante siglos. Sólo así podemos comprender las constantes pugnas que se produjeron entre unas zonas y otras del país. Ninguna de ellas deseaba quedarse sin ferrocarril. Era una prioridad entrar a formar parte de la red ferroviaria puesta entonces en marcha. Así, en este trabajo queda de mani-

fiesto esa gran contienda que se generó entre las provincias del norte de España a propósito del trazado transpirenaico de la línea del Norte. Es decir, en torno a la disyuntiva de por dónde debía pasar el ferrocarril del Norte los Pirineos occidentales, si por Irún o por el valle de los Alduides. Como se comprenderá, la elección no era arbitraria, ya que, en verdad, se estaba tratando de la línea internacional más importante de España, aquella que unía Madrid con París. De ahí que los intereses meramente locales o provinciales muy pronto trascendieran, viéndose implicados en esta disputa dos de los grupos financieros más notables de la Europa de ese momento, los encabezados por los Péreire, partidarios del paso por Irún, y por los Rothschild, a favor de los Alduides. Precisamente por esta nueva dimensión, la obra presenta un interés añadido, puesto que no se trata únicamente de una línea pirenaica meramente local. En este sentido, este trabajo vendría a completar el espléndido estudio de Esther Vidal sobre los carriles transpirenaicos.

Lógicamente, un tema tan interesante no es la primera vez que la historiografía española lo aborda y, por lo tanto, la investigación de Carlos Larrinaga no parte de la nada. Así, podríamos recordar sendos estudios de

Martinena y Esarte, aunque la diferencia estriba en que mientras estos dos autores dieron a este ferrocarril una dimensión fundamentalmente local, aquél ha conseguido ver su trascendencia internacional, gracias, sobre todo, a la consulta exhaustiva de documentación tanto española como francesa, a una intensa búsqueda de folletos y obras de época y a un análisis pormenorizado de la prensa de esos años. Aquí reside, precisamente, la gran novedad de esta obra, en la calidad de las fuentes manejadas por el autor, fuentes hasta ahora desconocidas en la historiografía española. Sin duda, esta riqueza documental le ha permitido abordar toda una serie de problemas en torno a este ferrocarril que nos

han permitido conocer por primera vez la verdadera trascendencia del mismo, tal como ya se ha comentado. Puesto que, además de tratar el problema propiamente dicho de la construcción de este camino de hierro y la pugna internacional Péreire-Rothschild, se abordan otras cuestiones tan importantes en aquellos años como la defensa nacional, por ejemplo.

Por ello, podríamos concluir diciendo que estamos ante un trabajo de especial relevancia para la historia de los ferrocarriles en España, que va más allá de los intereses propiamente locales, que los hubo, para insistir precisamente en la importancia que la elección de un paso u otro de los Pirineos debía tener para las futuras comunicaciones entre Espa-

ña y Francia. Además, por lo que respecta a la documentación utilizada, el libro de Carlos Larrinaga constituye una auténtica novedad, digna de tenerse en cuenta a la hora de abordar estudios de esta naturaleza, ya que nos pone en la pista de numerosos e interesantes centros documentales, sobre todo, franceses. En este sentido, no debemos olvidar que detrás de esta investigación se sitúa la mano de un auténtico maestro de la historia económica como es el profesor Albert Broder. En definitiva, pues, nos encontramos ante un libro que no puede pasar desapercibido a los especialistas de esta materia y a cuantos estén interesados en las cuestiones ferroviarias.

ISABEL GARAIZARAXPE

NOTICIAS-BERRIAK