

Coloquio sobre "Las comunicaciones en la historia de la Península Ibérica"

Gloria NIELFA CRISTÓBAL

Tuvo lugar en la Universidad de Pau, durante los días 28 y 29 de marzo de 1980, y estuvo organizado por «PYRENAICA», Département de Recherches Hispaniques, en el marco de las actividades de la Maison des Pays Ibériques, vinculada a las Universidades de Bordeaux y de Pau (Université de Pau et des Pays de l'Adour).

Este año el tema planteado fue el de las comunicaciones en la historia de la Península Ibérica, entendido en un sentido amplio, que abarcaba tanto los problemas relativos a las vías y medios de comunicación como a la circulación de ideas, influencias culturales, etc.

Cronológicamente, el estudio del tema de las comunicaciones se circunscribe en este coloquio a la Edad Media y a la época contemporánea, límites que no dejaron de suscitar una cierta extrañeza entre los participantes. Durante el coloquio se puso de manifiesto la intención de dedicar el del año próximo al mismo tema, referido esta vez a la Edad Moderna, al haberse considerado ésta de suficiente amplitud como para consagrar un coloquio íntegramente a su estudio.

Si las preocupaciones del historiador nunca deben ser ajenas a las del presente en que vive, esto se ha puesto especialmente de manifiesto en este caso, al abordar un tema de vital y palpable actualidad como el de las comunicaciones, y ello en un marco geográfico tan adecuado como el de la ciudad de Pau, capital del Béarn, cuyas relaciones con las regiones situadas al sur del Pirineo han sido tan intensas como nos mostraron algunas de las comunicaciones, especialmente la del profesor Tucoo-Chala, y a la necesidad de cuyo fortalecimiento hizo referencia Ramón Sainz de Varanda, alcalde de Zaragoza, ciudad unida a Pau por una relación de «jumelage».

En las sesiones del coloquio hemos oído repetidamente describir al Pirineo como una región natural, centro de relaciones entre las gentes y las regiones situadas a uno y otro lado, y no como una barrera o una frontera; la celebración misma del coloquio podría ejemplificar esta concepción.

Los trabajos se iniciaron con la exposición, en sesión general, de una ponencia de historia medieval y otra de historia contemporánea, para continuar después, en sesiones simultáneas dedicadas, respectivamente, a la Edad Media y a la Edad Contemporánea.

En esas dos ponencias iniciales, la de Michel Rouche, «Les relations transpyrénéennes du V^e au VIII^e siècles», y la de Miguel Artola, «Política de comunicaciones del Estado español de los siglos XIX y XX», aparecen ya planteados los dos temas que podríamos considerar eje del coloquio: las relaciones a través del Pirineo en distintas épocas, y el ferrocarril, tema al que se refirieron la mayor parte de las comunicaciones sobre la época contemporánea.

El profesor Rouche habló de la facilidad de las comunicaciones transpirenaicas en la época romana, a través de las seis vías que cruzaban los Pirineos, y de cómo en la época siguiente es cuando se asistirá progresivamente a la formación de una cierta barrera. A pesar de ello, están acreditadas las relaciones comerciales, diplomáticas, intelectuales y espirituales a través de los puertos pirenaicos, entre los siglos V al VIII. Hay que señalar, sin embargo, el desequilibrio en este sentido entre los puertos del Pirineo occidental y los del oriental, que siempre fueron más utilizados.

La intervención del profesor Ubieto, en el debate que siguió a la ponencia, negando la existencia de restos de calzada romana en Roncesvalles, y la existencia misma de dicha batalla, dejó abierta la polémica para las discusiones en la sección de historia medieval.

El profesor Artola centró su ponencia en el tema del ferrocarril en España, dividiéndola en dos grandes partes, relativas a construcción y financiación, y explotación e incidencia económica, respectivamente. Algunos de los puntos a destacar de su exposición serían: la negación de la existencia de un sistema alternativo y ventajoso al ferrocarril, como ha sostenido la *New Economic History*, ya que no se aplicó en ningún sitio; los factores que determinaron las líneas a construir (que vienen dados por el interés del Estado, unido al de los capitalistas que buscan una inversión segura), y que serán básicamente dos: explotar los ejes más rentables y no dejar ninguna capital de provincia sin ferrocarril. La motivación del trazado radial, de tipo arborescente, unida al deseo de reducir las inversiones en construcción. El papel importante del pequeño ahorro en la financiación del ferrocarril, a través de la emisión de obligaciones, destinadas sobre todo al mercado francés. La importancia económica del ferrocarril, puesta

de manifiesto en las cifras referidas al transporte de mercancías. La gran multiplicidad de tarifas. Respecto al proceso de nacionalización de la red, ya a finales de la Segunda República, el Estado se había hecho cargo de las líneas que no resultaban rentables económicamente, y en 1943 canjeó los títulos de los accionistas por papel de la deuda, quedando nacionalizado el servicio ferroviario.

En relación con este último punto, uno de los aspectos planteados por el profesor Tuñón en el debate que tuvo lugar a continuación fue el de la proximidad o no a los centros de decisión del Estado de muchas de las personas que formaban los Consejos de Administración de las compañías ferroviarias.

En la sección de historia contemporánea (que es a la que asistió la autora de estas líneas, y la que nos interesa aquí, dado el carácter de esta revista) se presentaron comunicaciones como la de Vicente Girbau León, cónsul general de España en Pau, que explicó la historia andorrana de los dos últimos siglos, tomando como eje central el tema de las comunicaciones; la de Santos Madrazo, sobre «La Edad de Oro de las diligencias, 1816-1855», planteando el panorama de las comunicaciones terrestres en la época previa a la expansión del ferrocarril, o la de Javier Donézar, sobre «El telégrafo y la *Revista de Telégrafos*», tema estrechamente relacionado con la cuestión ferroviaria.

La ponencia de Fernando García de Cortázar, «La burguesía vasca y la financiación de la empresa ferroviaria», mostró cómo la elección del trazado estuvo vinculada a los intereses comerciales e industriales de la burguesía bilbaína, destacando el hecho de que la gran burguesía únicamente invierte en el tendido minero, en el que está directamente interesada, y no en los demás, lo que a su juicio significa una coherencia entre las acciones económicas y los planteamientos ideológicos de una oligarquía centralista.

Este tipo de explicación fue contestado por Juan José Castillo, ya que de él podría desprenderse la existencia de burguesías nacionales que anteponen los intereses nacionales a los suyos de clase, lo que parece estar en absoluta contradicción con la realidad histórica.

Dos comunicaciones sobre aspectos concretos del tema se presentaron en esta sesión: la de Gérard Chastagnaret, «Le secteur minier et le chemin de fer en Espagne au XIX^e siècle», que se planteó el problema de si la red ferroviaria favoreció o determinó la expansión minera, en favor de la exportación de minerales y en detrimento del mercado interior; y la de Emile Témine, «Les communications internationales entre l'Espagne et les pays étrangers au milieu du XIX^e siècle», que trató de las razones técnicas e históricas del aislamiento español hacia 1840, y los intentos de apertura al exterior del régimen de Espartero, obstaculizados por antiguas desconfianzas mutuas y por intereses económicos proteccionistas.

En los actos del día 29 se puso el énfasis en el tema de las comunicaciones como punto de unión entre los debates de los historiadores y las preocupaciones actuales de los habitantes de uno y otro lado de los Pirineos. De ello fue buena muestra la sesión en el Parlamento de Navarra, presidida por Mr. Franz Duboscq, président du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques, que contó con su intervención y la del señor Sainz de Varanda, alcalde de Zaragoza, quien, al plantear el tema del ferrocarril de Canfranc, dio al ferrocarril transpirenaico la dimensión de medio de comunicación no solamente entre poblaciones próximas, sino entre naciones y continentes. Dentro de la línea antes apuntada adquiere especial significación el hecho de que fuera durante este mismo acto donde el profesor Tucoo-Chala expusiera su sugestiva ponencia «Les rapports du Béarn et de la Peninsule Ibérique du Moyen-Âge à nos jours», llena de sugerencias a los historiadores sobre temas pendientes de estudio, fuentes a utilizar, etc., en la que trazó las líneas maestras del tema, refiriéndose a las relaciones comerciales y de tipo económico, mantenidas muchas veces en contra de la orientación política oficial francesa y española, y al papel de tierra de acogida para los exiliados españoles que el Béarn tuvo en dos momentos históricos distintos; Pau, centro del legitimismo borbónico francés, acogerá a los exiliados carlistas españoles en la época de las guerras carlistas, mientras que en el presente siglo serán los exiliados republicanos los que acudan al Béarn como consecuencia de la guerra civil. Respecto a la pervivencia en el tiempo de las relaciones de tipo económico, apuntó como factor de explicación la posible complementariedad de recursos entre la montaña seca y la montaña húmeda.

Si bien el ferrocarril, abordado en sus distintos aspectos, siguió siendo uno de los temas clave de la sesión de historia contemporánea de ese día, es preciso señalar la variedad de la gama de temas planteados. Concepción Fernández Cordero presentó una comunicación referida a «La proyección de Francia en la Samana Trágica; julio de 1909», que se inscribe en ese otro aspecto de las comunicaciones, antes apuntado, que es la transmisión ideológica, y en el que puede englobarse también la de Sánchez Recio, «La influencia de los pensadores y los traductores franceses en Pi y Margall», expuesta el día anterior.

Víctor Morales Lezcano trató un tema de su especialidad: «El desafío nacionalista marroquí al dogle poder colonial hispano-francés», y Claude Laharie presentó una comunicación, «Les espagnols dans le camp de Gurs», referida al campo de internamiento que durante la segunda guerra mundial funcionó en dicha localidad, y cuyo emplazamiento vemos indicado actualmente al recorrer la carretera Oloron-Bayonne.

La ponencia de esa sesión fue la presentada por el equipo de Historia contemporánea de la Universidad de Pau, dirigido por el profesor Tuñón, y del que forman parte Antonio Rodríguez de las Heras, Angel Bahamonde, Sisinio Pérez Garzón, Jean-Michel Desvois y Paul Aubert. Bajo el título «El progreso técnico en los medios de comunicación como factor condicionante de la historia contemporánea de España» se expusieron una serie de puntos que formaban parte de un intento de historia global, en el que se inserta el estudio de las comunicaciones dentro del panorama más amplio de la economía y la sociedad españolas. Algunos de los puntos a destacar son el esquema de relaciones herramienta-sociedad, que planteó Rodríguez de las Heras; la influencia del telégrafo en la España de 1834-76, al servicio de la represión y de la especulación, estudiada por Bahamonde y Pérez Garzón; la conversión de la noticia en mercancía, tema que planteó Tuñón, al mismo tiempo que señalaba cómo la aparición conjunta del ferrocarril y el telégrafo es lo que permite la aparición de la prensa de información. Desvois se refirió fundamentalmente a los medios técnicos de la prensa y a los procesos de concentración de empresas en ella, mientras Aubert abordaba los problemas de la transmisión y recepción de la noticia, en relación con el papel de la prensa y sus posibilidades de manipulación.

La cuestión de los factores que motivaron la elección del trazado ferroviario reapareció en la comunicación de Telesforo Hernández Sempere: «La Sociedad de Ferrocarriles de Almansa-Valencia-Tarragona: transportes y mercados de consumo en la segunda mitad del siglo XIX», que explicó el trazado de las líneas Madrid-Valencia y Madrid-Alicante en función de intereses exportadores, que a su juicio perjudicaron claramente a Valencia.

En la comunicación de Mercedes López García, «Las estaciones de ferrocarril en España: una aportación a la arqueología industrial», dentro del marco de una ciencia para muchos desconocida, se planteó el interés del estudio de las estaciones como estructuras históricas que proporcionan gran cantidad de datos sobre el progreso tecnológico y las condiciones económico-sociales de la época en que surgieron.

Los trabajadores del ferrocarril fueron el centro de atención para Santiago Carrillo, en «Los ferrocarriles españoles, condición obrera, conflictos y organizaciones a finales del siglo XIX». En un estudio minucioso sobre la situación obrera en el sector del ferrocarril, arremetió contra muchos de los tópicos habitualmente repetidos, y señaló la existencia de fuertes organizaciones obreras de tendencia republicana a finales del siglo XIX.

Si quisiéramos poner un broche anecdótico al tema del ferrocarril en este coloquio, podríamos concluir señalando que justamente en este año, 1980, se cumple siglo y medio de la inauguración de la línea

Liverpool-Manchester, que supuso el triunfo del ferrocarril en Inglaterra; también es el del centenario de la línea Sevilla-Huelva, por lo que se refiere a la Península Ibérica, y el del noveno centenario de la población francesa de Oloron, de la que debía partir el ferrocarril de Canfranc, proyecto que por una ironía del destino, como señaló el profesor Tucoo-Chala, queda quizá definitivamente abandonado en este año de 1980.

Otro tema, al que es preciso hacer referencia, es el encuentro que, dentro del marco del coloquio, tuvo lugar entre un grupo de historiadoras que actualmente están trabajando sobre historia de la condición de la mujer en España. Consistió básicamente en un intercambio de impresiones sobre los problemas metodológicos que plantean este tipo de trabajos, y de información sobre algunos de los que se están realizando en universidades francesas y españolas acerca del tema.

Es innegable el interés de estos contactos, a la vista del crecimiento del número de trabajos que se efectúan en el marco académico sobre un tema, el de la historia de la condición de la mujer, largamente olvidado.