

LAN KRISIA ETA ENPLEGU POLITIKAK BIGARREN ERREPUBLIKAREN GARAIAN BIZKAIA, GIPUZKOA ETA ARABAKO LURRETAN: HERRI LAN, KOLOKAZIO BULEGO ETA KOMUNIKABIDEEN KASUA

*The labor crisis and employment policies during the
Second Republic in Bizkaia, Gipuzkoa and Araba: The
case of public works, colocation offices and
communications*

IÑAKI ETXANIZ TESOURO

2018

eman ta zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

ZUZENDARIAK:

JOSÉ MARÍA BEASCOECHEA GANGOITI

SUSANA SERRANO ABAD

Doktoretza tesi hau, Euskal Herriko Unibertsitateak eskainiriko ikertzaileak prestatzeko kontratu bati esker burutu da.

*Etxekoei,
aita, ama, Jon eta amamari*

AURKIBIDEA

Esker onak	8
1 Sarrera, ikerkuntzaren zergatiak eta hasierako hipotesiak	10
Tesiaren Egitura	13
Helburuak, hasierako hipotesiak eta galdera nagusiak	14
2 Gaiaren egoera eta metodologia	18
2.1 Gaiaren aurrekariak eta egoera	18
2.1.1 Herri lanak, egoeraren azterketa labur bat	18
2.1.2 1929ko Crack-a, aurrekariak eta politika antiziklikoak	21
2.1.3 Espainiar Estatuko egoera; Primo de Riveraren Diktaduratik II. Errepublikara: Krisia, zorra eta langabeziaren aurkako neurri eta iritziak	24
2.1.4 Araba Bizkaia eta Gipuzkoako bilakaera XX. mendearen lehen herenean: Krisia eta honen aurrean harturiko erabakiak	27
Aldaketa Demografikoak	27
Politika gizartea eta ekonomia	30
Herri lanak	33
2.1.5 Euzkadiko Gobernuak	35
2.2 Erabilitako metodologia	36
3 Politika antiziklikoen inguruko marko teoriko bat; 1929ko krisia	40
3.1 Aurrekariak: Gastu publikoaren bilakaera eta Depresio handia	40
3.2 29 Crack-aren ondorioak gainditzeko saiakerak: Roosevelt Presidentearen New Deal-a eta Nazioarteko Lanaren Elkartearen gomendioak	47
3.2.1 Roosevelt Presidentearen New Deal programa	47
3.2.2 Nazioarteko Lanaren Bulegoaren iritzi eta gomendioak	51
4 Espainiar Estatuko egoera; Primo de Riveraren Diktaduratik II. Errepublikara: Krisia, zorra eta langabeziaren aurkako neurri eta iritziak	66
4.1 Gizartea, politika eta ekonomia: egoeraren testuinguru bat	66
4.1.1 XX. mende hasieratik II. Errepublikaren atarira	66
4.1.2 II. Errepublikaren garaia	71
Politika eta gizartea	71
Ekonomia, industria eta herri lanak	73
4.2 Langabeziaren aurkako legislazioa (1931-1936): herri lanen bitartez lan krisiari aurre egiteko neurri eta dekretuak	78
4.2.1 Aurrekariak	78
4.2.2 Langabetuen kolokazioaren inguruko lege eta dekretu nagusien azterketa (1931-1936)	80
4.2.3 Langabeziaren arazoaren inguruko lege eta dekretu nagusien inguruko analisia (1931-1936)	85

4.3 Lan krisiari aurre egiteko herri lanen erabilera eta Errepide, kanal eta Portu Ingeniarien ikuspegia: Revista de Obras Públicas-en bitartez.....	93
4.3.1 Langabezia eta herri lanak	97
5. The demographic and economic development in Araba, Bizkaia and Gipuzkoa	106
5.1 The importance of approaching demographic study:.....	106
5.2 Demographic sources.....	106
5.2.1 The list of inhabitants.....	106
5.2.2 The national population census:.....	110
5.2.3 A critical review of the unemployment data in censuses and lists of inhabitants... 	111
5.3 The demographic transition in Araba, Bizkaia and Gipuzkoa	113
5.4 The industrialization process in the Basque Country:.....	131
5.4.1 Chronology of the industrialization process:	132
6 Lan krisia eta enplegu politikak Araba eta Gipuzkoako probintzietan: gerturatze labor bat	138
6.1 Arabako Nekazal probintziaren kasua.....	138
Lehen Biurteko Gestora (1931ko apirilaren 24a-1933ko urriaren 16a).....	138
Bigarren Biurteko Komisio Gestora (1933ko urriaren 16a-1936ko otsailaren 24a).....	143
Frente Popularreko Gestora (1936ko martxoaren 25a-1936ko uztailaren 18a).....	149
6.2 Langabeziaren aurkako azpiegituren sustapena eta bestelako neurriak Gipuzkoako lurretan.....	152
Lehen Biurteko Komisio Gestora (1931ko apirilaren 22a-1934 otsailaren 8a).....	153
Bigarren Biurteko Komisio Gestora (1934ko otsailaren 8a-1936 urtarrilaren 6a).....	161
Frente Popularreko Gestora (1936ko urtarrilaren 7a-1936ko uztailaren 18a).....	164
7 Langabezia Krisia Bizkaiako Lurralde Historikoan: Kolokazio Bulegoak eta herri lanak, Diputaziotik Euzkadiko Gobernuaren gestiora.....	168
7.1. Lan falta eta krisi ekonomikoa Bizkaian, Bigarren Errepublikaren etorreratik Euzkadiko Gobernuaren sorrerara	168
7.1.1 Bizkaiko Ekonomiaren egoera eta Komisio Gestoren papera	168
Lehen Biurteko Komisio Gestore Errepublikar Sozialista (1931ko maiatza, 1933ko azaroa):.....	171
Bigarren Biurteko Komisio Gestora (1933ko urria, 1936ko martxo):.....	186
Frente Popularreko Komisio Gestora (1936ko martxoaren 15a-1937ko ekainaren 11a):	196
7.2 Lan Poltsen eta kolokazio bulegoen bilakaera	201
7.2.1 Sorreratik Gerra Zibili lehertu ondorengo momentura	201
7.2.2 Kolokazioa Bulegoa gerra egoera batean: Euzkadiko Gobernuaren enplegu politika	213
8 The public works, unemployment and communications policy of the Government of Euzkadi	218

8.1 Introduction: The beginning of the Civil War, the Committee of Non-Intervention and the isolation of Euzkadi	218
8.2 Adapting to a war situation: territory, policy, unemployment and public works	219
8.3 Transportation and the Government of Euzkadi: Air Pyrénées, a special case	232
8.3.1 The first months	232
8.3.2 The constitution of the Company	240
8.3.3 From the approval of the airline to the start of operations	250
8.3.4 The start of operations and the regular service	258
8.3.5 The first incident	260
8.3.6 The second incident	263
8.3.7 Pilot Abel Guidez is willing... despite the risk	270
8.3.8 The betrayal of Yanguas and the execution of the Councillor Alfredo Espinosa	274
8.3.9 The fall of the peninsular north, the death of Guidez and the beginning of the end of Air Pyrénées	280
8.3.10 The liquidation of the Air Pyrénées Company	285
8.4 The pilots and planes	289
8.4.1 The pilots	289
8.4.2 The Air Pyrénées fleet	296
9 Ondorioak	310
10 Documentary Appendix	324
10.1 The New Deal of Roosevelt by Julián Besteiro	324
10.2 Ministers of Public Works of the Second Republic (1931-1936)	326
10.3 List of Public works whose construction was debated by the different Management Commissions of Araba, Bizkaia and Gipuzkoa during the II. Republic	327
10.4 Air Pyrénées photographic appendix	373
Index of tables, figures and maps	384
Iturriak eta bibliografía	386

ESKER ONAK

Esku artean duzuen tesi hau, ez zen errealitate bat izango, pertsona ugariren laguntza eta parte hartzea eman ez balitz. Ikerketak iraun duen lau urte hauetan zehar, sortzen zitzaizkidan zalantzak argitu eta proiektuarekin aurrera egitera bultzatu nauzuen guztion laguntza gabe. Zuekin izandako harremanak ikerketaren munduan murgiltzeko aukera emateaz gain, pertsona bezala garatzea posible egin dit. Ondorioz ondorengo lerroak zuei eskerrak emateko erabili nahi ditut.

Euskal Herriko Unibertsitateetik hasiz, tesiaren zuzendari izan zareten Susana Serrano Abad eta José María Beascocheari. Eskainiriko laguntza, eginiko gomendio, zuzenketa eta batez ere ikerketa garatzeko orduan emandako askatasunagatik, mila esker benetan. Unibertsitatearekin jarraituz, Demografia Historikoa eta Hiri Historiaren Ikerketa Taldeko beste kideak, lankide baino gehiago bigarren familia bat izan zarete niretzat. Bereziki egunerokoan nirekin jardun duzuei: Belen Alcalde, zure laguntasun, animo eta laguntzeko prestutasunagatik, mila esker. Josu Hernando, unibertsitatean ez soilik kanpoan ere lagun paregabe bat bilakatu zarelako, eskerrik asko guztiagatik. José Gregorio Urrutikoetxea, “Josetxo”, zure umore, gertutasun eta beti laguntzeko prest zaudelako, zure ondoan lan egitea plazer bat delako, eskerrik asko. Manuel González Portilla, gauza berriak ikasi, jakintzan sakontzeko zure grina eta aspektu ugariren inguruan erakutsi dizkidazun ikuspegi desberdinengatik, esker mila. Zuekin horrenbeste tratatzerik izan ez badut ere, mila esker baita taldea osatzen duzuen; Karmele, Pedro, Rocío, Arantza eta Manuri, behar izan zaituztedan guztietan bertan egon zaretelako, eta zuek gabe taldea den bezalakoa izango ez zelako. Nirekin harreman izan duzuen Historia Garaikidea Saileko bestelako irakasle eta ikerlariei eskerrik asko baita ere, eta bereziki Mikel Erkorekari, zure adiskidetasun, eskainiriko laguntza eta erraztu didazun material guztiagatik.

Unibertsitateen munduan jarraituz, itsasoaren beste aldera salto egingo dut orain. Lerro hauen bitartez eskerrak eman nahi dizkizuet Univeristy of Nevada Renoko Center For Basque Studies-eko lagunei. Lehenik eta behin zentroko zuzendari zaren Xabier Irujori, zure gertutasun, erraztasun eta eskainiriko laguntza eta aukera guztiengatik, mila esker. Zentroko langile zareten Kate Camino eta Iñaki Arrietari, eskerrik asko baita ere, zuen izaera eta nire egonaldian zehar behar izan nituen egin behar administratibo guztiak lagundu izanagatik. Ezin zaituztet ahaztu ezta ere, bertan ezagutu zintuztedan; Kerri,

Edurne, Aitziber, Maitane, Ziortza, Eli, Elaia eta Oskia, zuen ondoan egonaldia benetan laburra egin zitzaidalako. Milaka kilometrora egonda ere, etxean bezala sentiarazi ninduzuelako, egin genituen; txango, lasterketa, erosketa, jatordu, tertulia eta parranda guztiengatik baita ere, mila esker.

Ikerketa honen oinarria izan diren agiritegietako langileei ere eskerrak eman nahi dizkizuet; Arabako Lurralde Historikoaren Agiritegiko Kepari, Bizkaiko Foru Agiritegi Historikoko Juleni, Euskal Abertzaletasunaren Agiritegiko Iñakiri eta Gipuzkoako Artxibo Orokorreko Anari. Mila esker baita ere zuen adeitasunagatik gure unibertsitateko eta liburutegiko langileei.

Lan hau, etxekoei, aita, ama, Jon eta amamari eskaini nahi dizuet. Momentu onetan eta txarretan nire ondoan egon zaretelako eta tesi hau zuena ere badelako, nire eskerrik goxoenak. Bestetik nire lagun guztiei ere eskerrak eman nahi dizkizuet; Elgoibarko Koadrila eta bestelako lagunei, Bilboko lagunei eta Gasteizen ikasi nuen lau urtetan zehar ezagaturiko eta lagun min egin zareten klase-kide ohiei.

Bukatzeko, eskerrak eman nahi dizkiot baita ere Euskal Herriko Unibertsitateari, 2008an lehertu zen krisiaren testuinguruan, murrizketak ohikoak bihurtu ziren momentu batean doktoretza aurreko programa eta kontratuekin jarraitzeko egindako apustuagatik. Eskerrik asko zuen konfiantza, babesa eta finantzazioa eskaintzeagatik.

1 SARRERA, IKERKUNTZAREN ZERGATIAK ETA HASIERAKO HIPOTESIAK

Garaiko Historia Unibertsitate Masterrean matrikulatzeko erabakia hartzean, tesia egin nahi nuen oso garbi ez banuen ere, banekien master amaierako lana Euzkadiko Gobernuaren enplegu eta herri lan politiken inguruan egin nahi nuela. Bilboko Babes Lerroaren (Burdinazko Hesiaren), eta gerraren ondorio izan ziren izaera militar eta zibileko bestelako lanen eraikuntza, nola eta zein baldintzatan eraman zen aurrera aztertzeke helburuarekin. Lan hauek, defentsa eta babes elementu bat izateaz aparte, herritarren moral eta bizi baldintzetan eragin ote zuten jakin nahi nuen. Informazio biltzen hasi nintzenean, krisi ekonomiko, politiko eta sozialen testuinguruan hauei aurre egiteko mekanismoen artean obra publikoek zuten papera ezagutzea funtsezkoa zela ohartu nintzen. Pixkanaka, 1930. hamarkadako krisiaren testuinguruan garaturiko enplegu politiken eta hauen artean herri lanen erabilerak izan zuen pisuagatik interesatzen hasi nintzen, tesia egitera animatzearekin batera. Hein handi batean nire zuzendariek, Susana Serrano Abad eta José María Beascocheak, zein 2008an lehertu zen krisi ekonomikoaren testuinguruan gaiak zuen gaurkotasunak bultzaturik.

Herri lanena, krisiek eragindako egoera gogorrek gainditzeko tresna giza azken, eta oraindik askok pairatzen duten, krisiaren aurrean erabili izan den tresnetako bat izan da. 1929 Crack-aren testuinguruan gertatu zen bezala, oraingoan ere krisiari aurre egiteko gastu publikoa (obra publikoak adibidez) sustatzearen aldekoen, eta austeritatea defendatzen dutenen artean banatu da eztabaida.

Ikerketa hau II. Errepublikarren garaian zentratzeak badu zerikusia urte horietan bat egin zuten aldaketa prozesu, ideologia berri, gainbehera ekonomiko eta liskar desberdinekin. Gainera, Erregimen demokratiko berria, Europako herrialde desberdinek faxismoa besarkatu eta gobernu autoritarioak ezartzen zituzten momentuan aldarrikatu zen. Honi, garaian lehertu zen krisi ekonomiko sakona batu zitzaion, Euskal Herrian eragin nabaria izan eta agintarien politika era nabarmenean baldintzatu zuena.

Tesi hau 1930eko hamarkadan zentratzen bada ere, ikerketaren izaera eta jorratzen diren gaiak bere osotasunean ulertu eta interpretatu ahal izateko, epe luzeagoko azterketa bat egin beharra dago. Gauzak horrela, XIX. mende bukaeratik II. Mundu Gerra lehertu arteko denbora tartean gastu publikoaren eta enplegu politikaren inguruan emandako aldaketak ezagutu eta ulertzen saiatu naiz.

Zuzenbide Administratiboak, indarrean dagoen 1877ko Legeak, horrela definitzen ditu herri lanak: Herri lan gisa ulertzen dira erakunde administratibo batek bultzaturiko lan desberdinak, zeinen lehentasunezko helburua behar publiko desberdinak asetzea den.

Primo de Riveraren Diktaturaren garaian ere, Estatuak gastu publikoa handitzearen aldeko apustua egin zuen. Obra publikoen alorrean inbertsioek era nabarmenean egin zuten gorantz, errepide sare nagusia hobetu eta obra hidrauliko izugarriak aurrera eraman ziren. Plan hauek ordea ez zuten langabeziari aurre egiteko helbururik izan orokorrean. Lan hauen bitartez Espainiak bizi zuen atzerapen ekonomiko eta azpiegitura falta gainditu nahi ziren, kapitala indartu eta bereziki erregimena legitimatzen saiatzearekin batera.

Pablo de Alzola ingeniari ospetsuak horrela azaldu zuen 1899an argitaratu zuen bere *“Historia de las obras públicas en España”* liburuan, Estatuak bizi zuen azpiegitura gabezia:

“La Casa de Austria se cuida poco en su periodo de apogeo en el desarrollo de los intereses materiales; la corona auxilió exclusivamente algunas obras de riego y las de navegación dedicadas a empresas militares, consumiendo en una política romántica y esencialmente guerrera las fuerzas de la Metrópoli y los tesoros de las Indias, y cuando sobrevino la decadencia quedó harto extenuada para que se preocupasen sus gobernantes de la apertura de caminos y canales”¹.

Alzolaren ustez, aspalditik zetorren atzerapen hau hein handi batean zentralismoaren ondorio zen, Estatuaren mesedetan gainontzeko erakundeen indar eta baliabideak xahutzearen truke ordaindu beharreko salneurria. II. Errepublikaraino luzatu zen egoera honek, ondorioak izan zituen aztertzen ditugun Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako probintziak krisiari aurre egiteko martxan jarritako herri lan eta bestelako politikengan. Kontzertu ekonomikoari esker, neurri desberdinak garatzeko baliabideak bazituzten ere, aldundietako ordezkariak aukeratzeko mekanismoaren bidez, gobernuaren mandatuz, Madrilek markaturiko pautak jarraitu ohi zituzten.

Dena den, Espainiar Estatuaren parean, Euskal probintziak azpiegitura eta errepide sare garatu bat zuten jada 1930eko hamarkadaren hasieran. Euskal diputazioen ahalmen ekonomikoak, azpiegiturak burutu eta hauetan inbertitzeko aukera eman zien agintari

¹ ALZOLA, Pablo (2001), *Historia de las Obras Públicas en España*, Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos, Madrid, p. 59.

probintzialesi. Beren funtsen bitartez, errepideak eraiki edo eskolak mantendu zitzaketen, baina baita presio fiskalaren gaineko kontrolaren bitartez enpresen garapenari lagundu ere.

Azpiegitura falta ez zen Espainiak bizi zuen gabezia bakarra, gastu sozial publikoa ere oso baxua zen, bi alor hauen arteko erlazioa uste baino handiagoa zelarik. Langabeziaren aurkako herri lanek garrantzia nabaria hartu zuten II. Errepublikaren garaian, erregimen berriarekin batera iritsi zen krisi ekonomikoaren testuinguruan, gastu sozialtzat har ditzakegun obra hauek 1933an egin behar hauetara zuzenduriko zenbatekoaren %16 izatera iritsi ziren Estatuaren aurrekontuetan. Datu honek, agintari berriengan langabeziak sortarazten zuen kezka islatzerekin batera, 1930. hamarkadaren hasieran Espainian gizarte babesak bizi zuen egoera prekarioa adierazten digu². Urte hauetan gastu sozialaren alorrean aurrera pausoak eman baziren ere, 1933an oraindik egitura moderno bat erakustetik oso urrun zegoen.

Nazioarteko krisiaren testuinguruan, hainbat gobernu eta erakunde egoerari aurre egiteko gastu publikoa sustatzearen alde agertu baziren ere, 1930. hamarkadako lehen erdian aurrekontu oreka mantentzearen aldeko politika nagusi zen oraindik Europako estatu demokratiko eta ekonomikoki garatu gehienetan. Keynesismoarekin batera, ongizate estatuaren oinarriak sendotzen hasiko badira ere, hau ez da hein handi batean II. Mundu Gerra ondorengo garai arte orokortu. Ekonomialari britainiarrarekin batera, Nazioarteko Lanaren Elkartek, agintariei krisi garaietan ekonomia kontrolatu ahal izateko beharrezko tresnez hornitzea gomendatu zien. Ikuspegi eta proposamen hauek, 1929ko Crack-ak sorturiko mundu mailako krisiaren ondorio izan ziren hein handi batean, ordu arte aplikaturiko politiken efikazia ezaren aurrean indarra hartzen joan zirenak.

Espainian, 1905 eta 1906ko nekazal krisiei aurre egiteko tresnen artean, obra publikoak erabili ziren jada. 1919an berriz ere herri lanen alorrean eginiko inbertsioek gorantz egin zuten, urte horietan emaniko uzta txar eta I. Mundu Gerraren amaierak sortarazitako desoreka ekonomikoekin loturik egon zitekeena. Baliteke herri lanekin batera, 1931an abian jarritako kolokazio bulego publikoen sistema, lan krisiari aurre egiteko Erregimen berriak buruturiko saiakerarik nabariena izatea, arrazoi desberdinak tarteko beren garapen eta erabilgarritasuna mugaturik geratu bazen ere.

² ESPUELAS, Sergio (2013), "La evolución de gasto social público en España (1850-2005)", *Estudios de Historia Económica*, 63. zenbakia, p. 43.

Krisiak, Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako lurretan, bere osagai propioak izan zituen. Nazioarteko ekonomiak bizi izandako erorketaren ondorioz, altzairuaren esportazioak, itsas garraio zein ontzigintzak gainbehera nabari bat bizi izan zuten. Aldi berean, barne merkatuaren uzkurtze bat eman zen, hein batean, Primo de Riveraren gobernuak bultzaturiko azpiegitura desberdinen eraikuntza gelditzearen ondorio izan zena.

Tesian zehar Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako aldundiek, hiriburuetako udaletxeekin batera lan krisiari aurre egiteko garaturiko politika eta etapa bakoitzean helburu honetara zuzenduriko baliabideak aztertu dira. Batez ere obra publikoen eta kolokazio bulegoen analisisan zentratuak. Euzkadiko Gobernuaren kasuan, gerraren testuinguruan, Errepublikaren esku aurkitzen ziren lurralde, ipar Euskal Herri eta Frantziarekiko harremanak mantendu ahal izateko garaturiko Air Pyrénées airelinea aztertu da. Agirreren kabineteak beren kontrolpean aurkitzen zen eremuko industriaren erabateko gelditzea saihesteko erabili zuen baliabideetako bat izan zen Air Pyrénées.

Tesiaren Egitura

Ikerketaren egituraketari dagokionean; krisiaren aurrekariaren eta nazioartean izandako eragin zein egoerari aurre egiteko garaturiko politika desberdinen gaineko marko teoriko batekin hasi da. Zentzu honetan, gastu publikoak XIX. mende bukaeratik izandako bilakaera, Crack-aren ondorioz Estatu Batuetan Roosevelt Presidenteak abian jarritako New Deal Programa, zein Nazioarteko Lanaren Elkartek, bere Bulego Nagusiaren bitartez, egindako gomendio eta argitaraturiko pautak aztertu dira. Eredu hauek Estatuan garatu ziren politikekin eta aztertutako hiru probintzietan harturiko erabakiekin konparatuz.

Espainiar kasuan, krisia, kanpo zein barne faktoreak izan zituen zirkunstantzia kumulatu bat izan zela esan dezakegu. Kanpo krisia: nagusiki merkatu internazionalaren kontrakzioaren eraginez nabaritu zen eta barne krisia: krisi estrukturala, Primo de Riveraren gastu politikak eta ondorengo murrizketek, zein Erregimen Berriak sorturiko inbertsoreen gaineko konfiantza ezak gaiztotu zuena. Aspektu hauek ikertzeko espainiar egoera politiko, ekonomiko eta soziala aztertu ondoren, urte hauetan agintean egon ziren gobernu desberdinek garaturiko langabeziaren aurkako legislazioa aztertu da. Lan krisiari aurre egiteko obra publikoak erabiltzearen inguruan; alorreko teknikariek, errepide, kanal eta portu ingeniariak zuten ikuspegiari erreparatu diogu baita ere, kasu honetan beren adierazpen organoa zen *Revista de Obras Públicas* delakoaren bitartez. Izan ere, hainbat

obra publiko langabetuak kolokatzeko erabiltzeak frikzioak sortu zituen aldundietako agintari eta bulego teknikoetako buruen artean, azken hauek erabaki honek kostuetan eta lanaren kalitatean eragiten zuela argudiatzen bai zuten.

Bigarren Errepublikako gobernu desberdinek eragin zuzena zuten aldundietako gestorek lan krisiari aurre egiteko inplementaturiko politiken gainean, gobernu probintzialak aukeratzeko erabiltzen zen mekanismoaren ondorioz, gobernuaren aginduz alegia. Dena den, aipatu bezala, kontzertu ekonomikoari esker, euskal probintziek politika hauek garatu eta alor honetan aurrerapauso handiak emateko baliabideak izan zituzten, Araba, Bizkaia eta Gipuzkoari zuzenduriko ataletan aztertu dugun bezala. Zeinen artean probintzia jendetsuenari, Bizkaiari, eskainirikoa gailentzen den, krisiak bertan izan zituen ondorio sakon, sortu zituen langabezia tasa altu eta Bilboko Kolokazio Bulegoaren inguruan kontserbatzen den lehen mailako informazio ugarian sakonduz. 1936an Gerra lehertu ondoren, Euzkadiko Gobernuak martxan ipiniriko eta nazionalizat har dezakegun, lur hauetan babesa bilatu zuten euskal herritarrek bertan integratzeko aukera izan bai zuten, Kolokazio Bulegoaren analisisan zentratu gara, bertan izen emateko bete beharreko baldintzak ere aztertuz.

Euzkadirekin jarraituz, honi eskainiriko atalaren lehen zatian, Gobernuak Bilboko egoitzan iraun zuen bitartean abian jarritako herri lan politika era laburrean analizatu da, izaera sozialeko obra publikoei erreparatuz batez ere. Ondoren, mugez bestalde aurkitzen ziren enpresa eta banketxeekin harremanak mantendu eta ekonomiaren erabateko gelditzea ekiditeko abian jarritako egitasmoen artean, kasu konkretu bat aztertu da; aire bidezko komunikabideen, edo Air Pyrénées delakoaren kasua alegia.

Helburuak, hasierako hipotesiak eta galdera nagusiak

1930eko hamarkadan biziz izandako krisiaren testuinguruan Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako aldundiek langabeziari aurre egiteko aplikaturiko politiken eta erabilitako obra publikoen inguruko lanak ugariak ez badira ere, hasierako hainbat hipotesi eta galdera garatzea posible da:

-Primo de Riveraren Diktaduraren amaieratik II. Errepublika aldarrikatu arteko tartean, zorpetzea eten eta krisiak diru kutxa publikoan izan zezakeen eragina mugatzen saiatzeko, herri lanen erabateko gelditze bat eman zen aurrera. II. Errepublikaren etorrerarekin, agintari berriek, maila desberdinetan, lan krisiari aurre egiteko obra publikoak erabili eta sustatzea erabaki zuten.

-Barne zein kanpo faktoreak izan zituen krisi ekonomikoak, II. Errepublika iritsi zenean jada leherturik zegoenak, erregimen berriaren bilakaeran pisu nabaria izan zuen. Krisia, gestore errepublikarren buruhauste nagusietako bat izan zen.

-Herri lanak, langabeziari aurre egiteko gobernu desberdinek erabilitako tresna nagusia izan ziren.

-Keynesianismoak, New Deal programak eta Nazioarteko Lanaren Elkarteko argitalpenek eragin nabaria izan zuten garaiko enplegu, gizarte eta ekonomia politikengan.

-Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako aldundiek, kontzertu ekonomikoaren bitartez lan krisiari aurre egiteko programa eta herri lan desberdinak garatzeko aukera izan zuten.

-Euzkadiko Gobernuak herri lanez baliatu zen, ekonomiaren gelditzea ekidin eta langabetuei diru sarrera batzuk bermatzeko orduan, lurraldea gerrari aurre egiteko prestatzearekin batera.

Hipotesiekin batera, tesian zehar erantzun beharreko galdera ugari planteatzen dira, nabarmenen artean hurrengoak aurki ditzakegu:

-Zein politika eta neurri sorta aplikatu zituzten II. Errepublikako agintariak lan krisiari aurre egiteko?

-Espainia, Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako politikariak ezagutzen zituzten nazioartean krisiari aurre egiteko aplikaturiko neurriak? Eredurik izan ahal zuten? Ikusten ahal da antzekotasunik?

-Herri lanak langabeziaren aurkako derrigorrezko aseguruaren ordezkotzat izan ziren?

-Ba ahal zegoen beste krisi garai batzuetan erabilitako obra publikoekiko desberdintasunik?

-Estatuak eta aldundiek politika amankomun bat eraman zuten krisiari aurre egiteko orduan? Nekazal eta industria eremuentzat politika berdinak aplikatu ziren?

-Zein izan zen garaian sortu ziren kolokazio bulego publikoen papera? Eta eragina? Zein informazio mota jaso zuten?

-Ba ahal zegoen desberdintasunik Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako aldundiek aplikaturiko neurrien artean?

-Zein izan zen udaletxeen papera? Zein neurri eta baliabide erabili zituzten?

-Urte hauetan emandako ideologia desberdineko gobernuen artean, ikusten ahal da desberdintasunik lan krisiari aurre egiteko erabilitako baliabide eta aplikaturiko neurrien artean? Helburu desberdinak antzematen ahal dira?

-Gastu publikoaren gaineko kontrolak zenbateko pisua zuen lan krisiari aurre egiteko politikengan?

-Zein izan zen neurri guzti hauen eragina? Langabezia tasa gutxitzen lagundu zuten? Ekonomian eraginik izan zuten?

-Zein izan zen Euzkadiko Gobernuaren enplegu politika? Zein neurri hartu ziren langabetuen kolokazioa bermatzeko?

-Ze tresna erabili zituen Euzkadiko Gobernuak, 1936ko Gerraren testuinguruan ekonomiaren etetea eta blokeo egoera ekiditeko? Ez parte hartzearen aldeko komitea saihesteko neurrik hartu ahal zen? Nola finantzatu ziren Euzkadiko enpresak?

Hipotesi eta galdera sorta honi erantzuteaz gain, tesiaren bitartez beste hainbat helburu lortu nahi dira. Nazioartean, politikari, ekonomialari eta erakunde desberdinek, lan krisiari aurre egiteko neurrien eta Estatuko zein aldundietako agintariak harturiko erabakien arteko konparaketa bat burutu nahi da, gastu publikoaren inguruko iritziei ere erreparatuz. Lan krisiari aurre egiteko politiken artean herri lanek izan zuten pisua aztertu eta hauen izaera ezagutu gura da. Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako diputazioek krisiari aurre egiteko abian jarritako neurrien kasuan, hauek ikertu eta beraien artean zein Estatuan eta atzerrian garaturiko politikekin konparaketak burutzeak ere interes nabaria du. Udaletxeek krisiaren gestioan eta langabetuen arretan, haiengandik gertuen kokatzen ziren aginte organoa izanik, bete izan zuten paperaren ezagutza bultzatu nahi da; herri lanez gain, harturiko bestelako neurri eta eskainiriko zerbitzuak aztertuz. Honekin batera, krisiaren aurreran harturiko neurrien eraginkortasuna analizatu gura da, langabezia tasa, ekonomia eta gizarte gatazkengan izan zuten eragina ezagutzeko helburuarekin.

Bestetik, aldundietako komisioko gestorak osatu zituztenen ikuspegi politiko eta ekonomikoa arakatu nahi da. Beren ideologiak, interesek eta ikuspegi politikoak harturiko

erabakietan izan zuen eragina ezagutzeko xedearekin. Honekin batera, eman ziren gobernu aldaketek, aurretik harturiko neurriengan izan zituzten ondorioak aztertuz.

Azkenik, Euzkadiko Gobernuak 1936ko Gerra eta krisi ekonomikoaren testuinguruan aurrera eramano politika ekonomikoan, eta blokeoa gainditzeko saiakeretan sakondu nahi da; kanpo harremanak eta kontaktu komertzialak mantentzeko harturiko neurrietan murgiltzeko helburuarekin. Euzkadiko Gobernuak sustaturiko gerra eraikuntza eta industria mobilizatueta enplegatuk izan ziren norbanakoen nondik norakoak ahaztu gabe.

2 GAIAREN EGOERA ETA METODOLOGIA

2.1 Gaiaren aurrekariak eta egoera

Tesi hau, 1930eko hamarkadako krisi ekonomikoaren testuinguruan langabeziari aurre egiteko garaturiko politiken eta Euzkadiko Gobernuaren komunikabide politiken analisisian oinarritu da. 1929ko crack-a eta ondorengo krisiaren inguruan nazioartean ikerketa lan ugari egin badira ere, ez da berdina gertatzen espainiar eta euskal kasuetan. Lan krisiari aurre egiteko garatu eta martxan jarritako politikak ukitzen dituzten ikerketak ez dira oparoak. Hein handi batean, hutsune hau, II. Errepublikaren inguruko lanak, garaiko gorabehera politiko eta aldaketa sozialetan zentratu izanaren ondorio dela esan daiteke. Euzkadiko Gobernuaren kasuan ere antzeko zerbait gertatu da, gauzak horrela, ez da larregi sakondu kabineteak aurrera eramanteko herri lan, enplegu eta komunikabide politiken inguruan.

Ondorengo lerroetan tesian jorraturiko gai desberdinen inguruan gaur arte (2018) eginiko lan desberdinak aztertuko dira. Irakurketa errazagoa gerta dadin, ikerketaren egitura kontuan izanik, analisia azpiatal desberdinetan banatu da.

2.1.1 Herri lanak, egoeraren azterketa labor bat

Herri lanak ikuspuntu desberdinetatik aztertuak izan dira historian zehar, hauen analisia beste gai batzuk azaldu eta hipotesi desberdinak sendotzeko erabili da. Inguruaren geografiari, egoera ekonomikoari, sozialari, azpiegitura beharrei, gizartearen eskakizunei zein beronen arteko harreman eta aldaketei erantzun ohi diote herri lanek. Desberdintasun sozialen eta errenta banaketaren isla ere izaten dira. 1899an Pablo de Alzolak³ argitaraturiko liburuak, jada mende bat duen harren, gaur egungo Espainiar Estatuak dituen mugen barnean historian zehar eginiko herri lan desberdinen bilakaera jasotzen duen lan bakarra izaten jarraitzen du. Balio nabarikoak da; lan hauen erabilgarritasunaren, garapen ekonomikorengan duten eraginaren eta garraio iraultzak ekarritako behar berrien inguruko bere ikuspuntua. Baita Espainia eta Frantziaren, zein forudun probintzia eta Gaztelakoan artean egiten dituen konparaketak ere.

³ ALZOLA, Pablo (2001), *Historia de las Obras Públicas en España*.

Alzolaren garaikide izan zen Julio Lazurtegui⁴ ere aipatu behar dugu. Herri lanen historia lantzen duen lanik egin ez bazuen ere, bere bizitzan zehar idatziriko liburu eta artikulu desberdinetan ekonomia bultzatzeko herri lanek zuten garrantzia nabarmentzen saiatu bai zen. Bere artxibategi pertsonala, EHUko Historia Garaikidea Sailaren esku aurkitzen da gainera, Gizarte eta Komunikazio Zientzien Fakultatean, Leioan.

Alzolak eginiko lanaren ildotik doa, 1976an Ellis Leroy Armstrongek, hau ere aurrekoa bezala ingeniaria, zuzenduriko *History of Public Work in the United States, 1776-1976*⁵. Estatu Batuen independentziaren bigarren mendeurrenean argitaraturiko lan honen helburua, herrialdearen sorreratik gauzaturiko herri lan nagusien historia bat jasotzea da, gaiaren inguruko azterketa berrientzat oinarri bat osatzearekin batera. Gurera gerturatuz, liburu hau aztertzean kontuan izan behar dugu garaiko arkitekto zein ingeniari askok Estatu Batuak izan zituztela eredu beren proiektuak diseinatzerakoan. Ricardo Bastida adibidez, cantilever erako Chicagoko zubi altxagarrietan oinarritu zen Deustu eta Udaletxeko zubiak diseinatzeko orduan.

Herri lanen hartzaile nagusiak hiriak izan ohi direla kontuan izanik, ezin dugu hauen garapena aztertzen duten liburu generikoen lanketa baztertu. Zentzu honetan 1980an Fernando Chuecak⁶ idatziriko lana aipatu dezakegu. Non era sinple eta azkar batean hiriek antzinarotik gaur egun arte izandako eraldaketa prozesu desberdinak azaltzen dituen. *Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960*⁷ duela gutxi desagerturiko Benedetto Gravagnuolok, idatziriko liburuak, alternatiba urbanistiko desberdinen analisi historiko eta kontzeptual bat eskaintzen digu. Erabilgarria da baita ere, Paolo Sicaren *Historia del Urbanismo. El Siglo XX*⁸ lana, klasiko bat bihurtu edo bihurtzear dagoena.

Espainiar estatura gerturatuz gero, hiri garapenaren inguruko bibliografia nahiko zabal bat aurki dezakegu. XX. mendera mugatuz gero Fernando Teránen *Planteamiento urbano*

⁴ Lazurteguiaren garaira eta bere pertsonara gerturatzeko, ikusi: GONDRA, María. Victoria (1984), *El Bilbao de Julio de Lazurtegui*, Cámara de Comercio de Bilbao, Bilbo.

⁵ ARMSTRONG, Ellis (1976), *History of Public Works in the United States, 1776-1976*, American Public Works Association, Washington.

⁶ CHUECA, Fernando (2005), *Breve Historia del Urbanismo*, Alianza Editorial, Madrid.

⁷ GRAVAGNUOLO, Benedetto (1998), *Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960*, Akal, Madrid.

⁸ SICA, Paolo (1981), *Historia del urbanismo. El siglo XX*, I.E.A.L. Madrid.

en la España Contemporánea (1900-1980)⁹ lanarekin egingo dugu topo. Bertan hiri egiturak eta ordenazio plan nagusiak aztertzen dituelarik. Egilea, hiria aztertzen duen historiografia tradizionaletik aldentzen da, metropoliak dituzten gabezia desberdinei aurre egiteko proiektu desberdinen azterketan oinarrituz. Carlos Sambrizioen¹⁰ lanak ezin ditugu zokoratu ezta ere, Primo de Riveraren hirigintza politikaren inguruan gauzaturiko artikulua interes handikoa izanik, Lilia Maurerekin idatziriko 1920-1940 bitarteko Madrilgo hirigintzaren inguruko lanarekin batera.

Herri lanak ekonomia eta politikarekin lotzen dituzten lanei dagokionean, New Deal-aren inguruko bibliografia hurrengo atalean landuko badugu ere, herri lanak New Dealaren ardatz gisa landu dituen lehen lana izateagatik, Jason Scott Smithen *Building New deal Liberalism: The Political economy of Public Works, 1933-1956*¹¹, liburua hemen aipatu dezakegu. Bertan, garaian eginiko autobide, azpiegitura zibil eta militar desberdinen izaera eta arrazoia aztertzen dira.

Espainiar kasuan, gai hauen inguruan, Horacio Capelek¹² ekonomia, interes desberdinak eta hirigintzaren arteko erlazioak lantzen dituzten hainbat ikerketa eraman ditu aurrera. Non kapitalismoa, herri egiturak eta higiezinaren merkatua zein beren arteko harremana aztertzen dituen. Smith eta Capelen lanez gain George C. Pedenek, Erresuma Batuko Altxortegiaren inguruko lan ugari argitaratu dituen historiagile ezagunak, idatziriko *The "Treasury View" on Public Work and Employment in the Interwar Period*¹³ aipatu behar dugu. Non Altxortegiaren ikuspegia lantzen duen krisi ekonomikoak sorturiko langabezia tasen eta Keynesen teorien aurrean. Langabeziaren aurrean gobernuak emaniko erantzuna lantzen badu ere, Garsidek, bere *British Unemployment 1919-1939: A Study in Public*

⁹ TERÁN, Fernando (1982), *Planteamiento Urbano en la España Contemporánea (1900-1980)*, Alianza Universidad, Madrid.

¹⁰ SAMBRICIO, Carlos (1984) "La política urbana de Primo de Rivera. Del Plan Regional a la política de Casas Baratas", *Ciudad y territorio*, 4. bolumena, 54. zenbakia, pp. 33-54. eta SAMBRICIO, Carlos. eta Lilia. MAURE. (1984), *Madrid, urbanismo y gestión municipal 1920-1940*, Gerencia Municipal de Urbanismo, Madrid.

¹¹ SCOTT, Jason (2005), *Building New deal Liberalism: The Political economy of Public Works, 1933-1956*, Cambridge, Cambridge.

¹² CAPEL, Horacio (1975), *Capitalismo y morfología urbana en España*, Los libros de la Frontera, Barcelona, eta; CAPEL, Horacio (2013), *La morfología de las ciudades. III. Agentes urbanos y mercado inmobiliario*, Ediciones del Serbal, Barcelona.

¹³ PEDEN, George (1984), "The Treasury View on Public Work and Employment in the Interwar Period", *The Economic History Review*, 37. zenbakia, pp. 167-181.

*Policy*¹⁴ liburuko atal bat eskaintzen die herri lanei. Non herri lanen eta langabezia krisien arteko erlazio zein lan krisiak politika eta ekonomian dituen eragina aztertzen ditu.

2.1.2 1929ko Crack-a, aurrekariak eta politika antiziklikoak

Gerra arteko garaiko egoera politiko zein ekonomikoren azterketa, autore eta ikerketa desberdinen helburua izan da. Hau dela eta bibliografia zabal batekin egingo dugu topo. 30. hamarkadako ekonomiari dagokionean, 1929 Crack-aren arrazoietara gerturatzeko Charles Poor Kindlebergeren¹⁵, 1973an argitaraturiko lanaren berrargitalpen gaurkotua nabarmentzen da. Bere lanean, krisia jorratzeaz gain, bere arrazoiak zeintzuk izan ziren azaltzen saiatzen delarik. John Kenneth Galbraithen, *El Crack del 29*¹⁶, lana, 20. hamarkadako urte alaien inguruko azterketa batekin hasten da, non krisiaren oinarrien berri ere ematen duen. Adreiluaren eta higiezinaren merkatuak izandako hazkundera zein honi loturiko espekulazioa sakonki aztertuz. Hauekin batera, Michael A. Bernstein¹⁷ lana nabarmentzen da, non krisia aztertzeaz gain, 1929-1933 bitartean ekonomiaren errekuperazioa zergatik eman ez zen ere aztertzen duen. Sektore ekonomiko desberdinen pisua, eta hauen transformazioak izandako eragina ere erakusten digu. Beheraldi ekonomikoaren azterketa burutzen duten beste lan batzuen artean Jean Hefferen¹⁸ eta Teresa Alonso Garcíaen¹⁹ lanak aipatu ditzakegu.

Ronald Edsforth²⁰ lana ere ildo beretik doa, krisiaren aurrekariak, zergatiak, ondorioak eta New Deal-a sakonki aztertuz. Roosevelt-ek²¹ harturiko erabakiak, izandako liskar politikoak eta moneta zein bankuen gaineko erreformak azaltzen ditu. Estatu batuekin

¹⁴ GARSIDE, William Redvers. (1990), *British Unemployment 1919-1939: A Study in Public Policy*. Cambridge University Press, Cambridge.

¹⁵ KINDLEBERGER, Charles (1985), *La Crisis Económica 1929-1939*, Critica, Barcelona.

¹⁶ GALBRAITHEN, John Kenneth (1985), *El Crack del 29*, Ariel, Barcelona.

¹⁷ BERNSTEIN, Michael (1987), *The Great Depression: Delayed Recovery and Economic Change in America, 1929-1939*, Cambridge University Press, New York.

¹⁸ HEFFER, Jean (1982), *La Gran Depresión*, Ediciones Narcea, Madrid.

¹⁹ ALONSO, Teresa (1990), *La Economía de Entreguerras: La Gran Depresión*. AKAL, Madrid.

²⁰ EDSFORTH, Ronald (2000), *The New Deal: America's Response to the Great Depression*, Blackwell, Hoboken.

²¹ Roosevelt-en agintaldian sakondu eta bizi izan zuen garaia hobeto ulertzeko, ikusi: ALSOP, Joseph (1982), *F.D.R. 1882-1945. The Life and Times of Franklin D. Roosevelt*, Thames and Hudson, London.

jarraituz, Elvaineren lana aipatu dezakegu, Depresio Handiak izan zituen ondorioak, ekarri zituen ekonomia eta gizartearen gaineko aldaketak aztertzen dituen²².

Gastu publikoak bizi izandako hazkundearen inguruan Tanzi eta Schuknecht-ek²³, XX. mendean gastu publikoak bizi izandako bilakaeraren, eta, Ashford eta Kelleyk²⁴ Europa eta Ameriketako gizarte segurantzak izandako garapenaren inguruko idatziak nabarmentzen dira. Europan, XIX. mende amaieratik I. Mundu Gerra bukatu arte eman zen interbentzionismoaren gaineko ikuspegi bat izateko, Pilar Berdúnek²⁵ idatzirikoa artikulua irakur dezakegu. Alan Dawleyk, bere aldetik, estatu liberalen erantzukizun soziala aztertzen du²⁶. Honekin batera ezin ditugu ahaztu Peter Florak²⁷ gai honen inguruan idatzirikoa lanak, erreferentzia bat bilakatu direnak²⁸. Zentzu honetan eta XIX. mendetik gaur egunera eta etorkizunean eman daitezken desberdintasun sozialen eta agintariak prozesu honetan duten pisua jorratzen duen Piketty²⁹ ere ezin dugu zokoratu.

Aipatu berri ditugun lanekin batera, ezin ditugu ahaztu Keynes-ek eta Nazioarteko Lanaren Elkartek, aztertzen ditugun urteetan, gaiaren inguruan argitaraturiko lan, ikuspegi eta gomendioek. Garaiko pentsamoldera gerturatzeko lehen mailako aukera bat direnak³⁰. Hauekin batera, ideia hauek beren testuinguruan kokatu ahal izateko gerra arteko kultura eta gizarteak bizitako aldaketa zein transformazioak ezagutzea beharrezkoa

²² MC ELVAINE, Robert (1984), *The Great Depression; America 1929-1941*, Times Book, New York.

²³ TANZI, Vito eta SCHUKNECHT, Ludger (2000), *Public Spending in the 20th Century*, CAMBRIDGE, Estatu Batuak

²⁴ ASHFORD, Douglas eta KELLEY, E.W. (1986), *Nationalizing social security in Europe and America*, Jai Press, Estatu Batuak.

²⁵ BERDÚN, Pilar (2001), "Intervencionismo y gasto público en Europa 1870-1920", *Acciones e Investigaciones Sociales*, 13. zenbakia, pp. 235-263.

²⁶ DAWLEY, Alan (1991), *Struggles for Justice: Social Responsibility and the Liberal State*, Harvard University Press, Cambridge.

²⁷ FLORA, Peter (1983), *The growth of mass democracies and welfare states*, Macmillan Press, Londres.

²⁸ Beste lan batzuen artean: LYNCH, Julia (2002), *Age in the Welfare State: The Origins of Social Spending on Pensioners, Workers, and Children*, Cambridge, Londres eta; MOSS, David (2002), *When All Else Fails: Government as the Ultimate Risk Manager*, Harvard University Press, Cambridge.

²⁹ PIKETTY, Thomas (2014), *El capital en el Siglo XXI*, Harvard University Press, Cambridge.

³⁰ Oficina Internacional del Trabajo (1924) "Bank credit and unemployment", *World of Work Magazine*, 9. Zenbakia, Ginebra; Oficina Internacional del Trabajo (1924) "Unemployment, 1920-23", *World of Work Magazine, Studies and Reports*, 8. Zenbakia, Ginebra; Oficina Internacional del Trabajo (1924), "Unemployment in its national and international aspects", *World of Work Magazine, Studies and Reports*, 9. zenbakia, Ginebra; Oficina Internacional del Trabajo (1931) *El paro y las obras públicas*, Manuel Aguilar-Editor, Madrid, eta; Oficina Internacional del Trabajo (1935), *Public Works Policy*, P.S. King & Son, London

da. Gai hauek lantzen dizuten lanen artean, Francisco Calvo Serrallerek³¹ idatzitakoa aipa dezakegu.

XX. mendeko lehen hereneko giro politikoa eta aipaturiko alderdi ez tradizionalen gailentze hau ulertzeko Gregory Luebberten³² lana dugu. Bertan klase sozialek eta arrazoi politikoek erregimen liberal, faxista eta sozialdemokraten sorreran, gerra arteko Europan izandako pisua aztertzen du. Horretarako egileak Europa Zentraleko herrialde desberdinek XIX. mendetik, Bigarren Mundu Gerraren hasiera arte izandako bilakaeran oinarritzen du bere ikerketa.

Europan jarraituz gero Martin Kitchenen³³ lana aipatu behar dugu, aspektu geografiko, politiko eta ekonomiko desberdinak lantzen dituena. Espainia³⁴ eta are gutxiago Euskal Herria era zuzenean ukitzen ez baditu ere, altzairuaren merkatuak bizitako gorabeherek, inflazioak, zein enpresen arteko lehiak ekonomia eta gizartearengan izandako eragina analizatzen ditu: Kaleratzeak, soldata jaitzierak eta aldi berean ematen den barne merkatuak berpizteko beharra. Azkenik, 1929an lehertu zen nazioarteko krisiak izan zituen ondorio globalak ulertzeko Tilo Albers eta Martin Uebelek argitaraturiko artikulua lagungarria izan da³⁵.

³¹ CALVO, Francisco. (1998), *La Cultura de Entreguerras: Entre la Desolación y el Combate*, Historia 16, Temas de Hoy, Madrid.

³² LUEBBERT, Gregory (1997), *Liberalismo, Fascismo o Socialdemocracia: Clases Sociales y Orígenes Políticos de los Regímenes de la Europa de Entreguerras*, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza.

³³ KITCHEN, Martin (1992), *El Periodo de Entreguerras en Europa*, Alianza Editorial, Madrid.

³⁴ New Deal-ak Espainiar prentsan eta bertako politikarien artean izan zuen oihartzuna ezagutzeko: ARROYO, María Luz (2001), *Industria y trabajo en el New Deal de Franklin D. Roosevelt a través de la prensa española, 1932-1936*, Universidad Complutense, Madrid, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

Krisiak Espainian izan zuen bilakaera aurrerago landuko badugu ere, Estatuak bizi zuen egoera nazioarteko testuinguruan kokatzeko Comín eta Espuelasen lanak erabili dira, besteak beste: COMÍN, Francisco eta HERNÁNDEZ, Mauro (2013), *Crisis Económicas En España. 1300-2012. Lecciones De La Historia*, Alianza Ensayo, Madrid; COMÍN, Francisco (2013), “Las crisis y los arreglos de la deuda soberana en la España contemporánea (1808-2012)”, *Revista de la historia de la economía y de la empresa*, 7. zenbakia, pp. 241-273; ESPUELAS, Sergio (2013), “La evolución del gasto social público en España (1850-2005)”, eta; ESPUELAS, Sergio (2013), “Los obstáculos al desarrollo de los seguros sociales en España antes de 1936: el caso del seguro de desempleo”, *Revistas de Historia Industrial*, 52. zenbakia, pp. 77-110.

³⁵ ALBERS, Tilo eta UEBELE, Martin (2015), “The Global Impact of the Great Depression”, *Economic History Working Papers*, 218. zenbakia, pp. 1-95.

2.1.3 Espainiar Estatuko egoera; Primo de Riveraren Diktaduratik II. Errepublikara: Krisia, zorra eta langabeziaren aurkako neurri eta iritziak

Espainiar Estatuara gerturatuz gero, XX. mendearen lehen hamarkadak, Primo de Riveraren Diktadura bereziki, ezagutzea funtsezkoa da ikerketa honen haztapenak eta garaiko testuingurua ulertzeko. Zentzu honetan, gaiaren inguruan bibliografia zabala aurki dezakegu, tartean Eduardo Gonzalez Callejak³⁶ Primo de Riveraren Diktaduraren inguruan idatziriko liburua. Bertan egileak, diktaduren egitura eta programa aztertzearekin batera, garaiko espainiar gizartea, aisialdia, kontsumoaren alorrean bizitako aldaketa eta masa kultura zein gizartearen garapenaz aritzen da. Shlomo Ben-Amiren³⁷ lana ere interesgarria da, kasu honetan bere aspektu azpimarragarriena erregimenaren gizarte politikaren inguruan eginiko azterketa izanik. Erregimenaren aurrekontu politikari dagokionean berriz, Palafoxek egini lana aipatu behar dugu³⁸.

II. Errepublikaren inguruan, garaiko giro politiko eta kulturala jorratzen duten lan desberdinak aurki ditzakegu, hauen artean Gil Pecharroman-ek³⁹ batetik, eta Gonzalez Calleja, eta Navarrok⁴⁰ bestetik gauzaturiko lanak aipatu ditzakegu. Hauekin batera, I. Mundu Gerra amaieratik, 1936ko Gerraren amaiera arteko tartean Espainiak bizi izandako aldaketak, kulturalak eta eguneroko bizitzak jasandakoak besteak beste, aztertzen dituen Ramos-ek⁴¹ egindako azterketa aipatu behar dugu.

Ekonomiari dagokionean, XIX. mendetik 1936ko Gerra lehertu arteko urte tarteaz aztertzen duten lan ugari aurkitu ditzakegu. Hein handi batean urte horietan emandako aldaketa eta gorabeherak sorturiko interesaren ondorio direnak. Hauen artean, Espainiako ekonomiak azken bi mendeetan zehar izandako gorabeherak aztertzen dituzten manualak eta tesi honen garapenerako lagungarriak izan diren estatistika desberdinak biltzen

³⁶ GONZALEZ, Eduardo. (2005), *La España de Primo de Rivera: La modernización autoritaria 1923-1930*, Alianza Editorial, Madrid.

³⁷ BEN-AMI, Shlomo (2012), *El cirujano de Hierro: La Dictadura de Primo de Rivera 1923-1930*, RBA, Barcelona.

³⁸ PALAFOX Jordi (1986), "La política presupuestaria de la Dictadura de Primo de Rivera: ¿una reconsideración necesaria?", *Revista de Historia Económica*, IV, 2. zenbakia, pp. 383-410.

³⁹ GIL, Julio. (1996), *La Segunda República: Esperanzas y frustraciones*, Historia 16 Madrid.

⁴⁰ GONZALEZ, Eduardo eta NAVARRO, Rocío (2012), *España del Frente Popular: Política, sociedad, conflicto y cultura en la España de 1936*, Comares, Granada.

⁴¹ AGUADO, Ana eta RAMOS, María Dolores. (2002), *La Modernización de España (1917-1939): Cultura y Vida Cotidiana*, Síntesis, Madrid.

dituztenak nabarmendu behar ditugu⁴². Enpresa publikoak, ogasuna eta ekonomiaren arteko harremana ikertzen duten lanek ere, II. Errepublikako gobernuek herri lan eta ekonomia suspertzeko aurrera eramandako bestelako politiken aurrekariak ulertzeko balio izan dute, hauen artean Martín Aceñak eta Comínek buruturiko ikerketek interes nabaria dute⁴³.

Gerra arteko urteen⁴⁴, eta bereziki II. Errepublikaren garaian eman zen krisi ekonomikoa jorratzen duten ikerketak ere ez dira falta: 1929 Crack-ak Espainian izan zuen eragina, 1930. hamarkadako koiuntura ekonomikoa eta krisi ekonomikoa II. Errepublikaren Bilakaeran izandako ondorioak aztertzen dituztenak⁴⁵. Hauekin batera, Lehen Biurteko gobernuak batez ere, bere erreformak aurrera eramateko orduan jasandako presioak eta izandako beldurrak ulertzeko, botere ekonomikoa izandako jarrera aztertzea beharrezkoa da, horretarako Cabreraren lanetan oinarritu garelarik⁴⁶. Bestetik, Primo de Riveraren Diktaduran zehar abian ipiniriko herri lan programa izugarrien testuinguruan, politikan esku hartze nabaria izan zuten herri lan ingeniarien ikuspegi ekonomikoa aztertzea ere interes handikoa izan da, ere horretan aginte organo desberdinek bultzaturiko herri lanen, eta hauek lan krisiari aurre egiteko erabiltzeko ideiaren inguruan zuten iritzia aztertu ahal izateko⁴⁷.

⁴² CARRERAS, Albert. eta TAFUNELL, Xavier (Kor) (1989), *Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX*, Fundación BBVA, Bilbo; CARRERAS, Albert, eta TAFUNELL, Xavier (2003), *Historia económica de la España contemporánea*, Critica, Barcelona, eta; PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro (2003), *El progreso económico de España (1850-2000)*, Fundación BBVA, Bilbo.

⁴³ MARTÍN, Pablo. eta COMÍN, Francisco (zuz) (1991), *Historia de la Empresa Pública en España*, Espasa-Calpe, Madrid, eta; COMÍN, Francisco (1988), *Hacienda y economía en la España contemporánea, 1800-1936*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.

⁴⁴ COMÍN, Francisco. (2002), “El período de entreguerras”, COMÍN, Francisco., HERNÁNDEZ, Mauro. eta LLOPIS, Enrique, (ed), *Historia Económica de España. Siglos X-XX*, Crítica, Barcelona, pp. 285-329.

⁴⁵ PALAFOX, Jordi. (2011), “España y la crisis internacional de 1929, el papel de los desequilibrios internos”, MARTÍN-ACEÑA, Pablo (ed). *Pasado y presente. De la Gran Depresión del siglo XX a la Gran Recesión del siglo XXI*, Fundación BBVA, Bilbo; COMÍN, Francisco (2011), “La crisis económica durante la Segunda República Española (1931-1935)”, *Mediterráneo económico*, 19. zenbakia, pp. 77-92; TORTELLA, Gabriel (1983) “Los Problemas Económicos de la Segunda República”, *Revista de Estudios Políticos*, 31. zenbakia, pp. 121-136, eta; EGEA, Pedro María (2003), “La Coyuntura Económica de 1930 en España”, *Anales de la Historia Contemporánea*, 19. zenbakia, pp. 415-434.

⁴⁶ CABRERA, Mercedes (1998), *La Patronal ante la II República, Organizaciones y estrategia (1931-1936)*, Siglo XXI, Madrid, eta; CABRERA, Mercedes (2003) “Historia de un Desencuentro: La Patronal Ante la Política Económica de la Segunda República (1931-1933)”, *Pasado y Memoria, Revista de Historia Contemporánea*, 2. zenbakia, pp. 33-52.

⁴⁷ RAMOS, José Luis eta MARTÍNEZ, Tomás (2008), “Las ideas económicas de los ingenieros de caminos: la Revista de Obras Públicas (1853-1936)”, *Investigaciones de Historia Económica*, 11. zenbakia, pp. 9-38.

Lan harremanen eta langileen egoeraren inguruan ere lan dezente aurki ditzakegu. Manual bezala, gaira gerturatu eta oinarri bat eraiki aldera Mikel Aizpuru eta Antonio Riberak duela hamarkada bat baino gehiago idatzitako liburuaz baliatu gara⁴⁸. Soto Carmonak, Espainia garaikidean industria lanaren inguruan eginiko analisia ere interes nabariko da⁴⁹. Gastu publikoak, epe zabalean bizi izandako aldaketen inguruko analisiak ere ez dira falta; zentzu honetan Espuelasen lanekin batera, Pons eta Silvestrek Espainian ongizate estatuaren sorreraren inguruan zuzenduriko lan kolektiboa aipatu behar dugu⁵⁰. Errepublikako urteetara gerturatuz gero, lanaren gaineko legislazioaren eta lan munduaren inguru argitalpenak ere oparoak dira⁵¹. Hauekin batera, tesi honen garapenerako duten interesagatik, Espuelasek, langabezia aseguruak izan zituen arazo eta mugen inguruan idatziriko artikulua nabarmentzen da; herri lanek langabetuei diru sarrera batzuk eskaini eta aseguruaren ordezkotza bezala izan zezaketen paperera gerturatzen bai gaitu⁵². Bestetik garaian langabetuen kolokazioa bultzatzeko onarturiko lege eta dekretuak ezagutu ahal izateko erabilgarritasun handikoa izan da Udaletxeen Aholkulariak 1936an, Gerra lehertu baino aste gutxi batzuk lehenago Errepublikaren etorreratik, langabezia eta kolokazioaren inguruan argitaraturiko lege eta dekretuen inguruko konpendioa⁵³.

Emakume eta gizonezkoen arteko berdintasuna eta etxetik kanpo, soldata baten truke, lan egiten zuten emakumezkoen egoera aztertzen duten lanen artean, Maria Gloria Nuñezek idatzitakoak erabili dira, gaira gerturatze aldera⁵⁴. Euskal Herriaren kasuan, geroago

⁴⁸ AIZPURU, Mikel eta RIVERA, Antonio (1994), *Manual de historia social del trabajo*, Siglo XXI, Madrid.

⁴⁹ SOTO, Alvaro (1989), *El trabajo industrial en la España contemporánea*, Anthropos, Madrid.

⁵⁰ PONS, Jerónima eta SILVESTRE, Javier. (2010), *Los Orígenes del Estado del Bienestar en España, 1900-1945*, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, eta; ESPUELAS, Sergio. (2013) “La evolución del gasto social público en España (1850-2005)”, pp. 1-113.

⁵¹ ARÓSTEGUI, Julio (ed) (2006), *La República de los Trabajadores: la Segunda República y el Mundo del Trabajo*, Fundación Francisco Largo Caballero, Madrid; GARRIDO, Luis (1991), “Constitución y reformas socioeconómicas en la España de la II República”, *Historia Contemporánea*, 6. zenbakia, pp. 173-190, eta; JULIÁ, Santos (1987), “Objetivos políticos de la legislación laboral”. TUÑÓN DE LARA, Manuel. (zuzendaria), *La Segunda República española: el primer bienio*, Siglo XXI, Madrid, pp. 27-48z.

⁵² ESPUELAS, Sergio (2013), “Los obstáculos al desarrollo de los seguros sociales en España antes de 1936: el caso del seguro de desempleo”, pp. 78-110.

⁵³ El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados Municipales (1936), *Legislación Social, Colocación Obrera, Paro Obrero*, Abella, Madrid.

⁵⁴ NÚÑEZ, María Gloria (1998), “Políticas de igualdad entre varones y mujeres en la Segunda República Española”, *Espacio, Tiempo y Forma*, V. seriea, 11. zenbakia, pp. 393-446, eta; NÚÑEZ, María Gloria. (1989), *Trabajadoras en la Segunda República: Un Estudio Sobre la Actividad Económica Extradoméstica (1931-1936)*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.

aztertuko ditugun eta ardatz moduan Nafarroa duten Fernando Mendiolaren lanak nabarmentzen dira.

1930. hamarkadako espainiar egoera ekonomiko-soziala aztertzen dugunean, lurraldearen egoera eta izaeragatik nekazal munduaren gaineko irakurketak burutzea beharrezkoa egiten da. Era honetan Nekazal Erreforma eta landa munduko enplegua arautzeko aurrera eramaten saiatu izan ziren erreformak ulertu ahal izateko. Zentzu honetan, duela urte dezente José Luis García Delgadok zuzenduriko, aro garaikideko Espainian nekazal auziak izandako bilakaera aztertzen duen artikulua desberdinez osaturiko lana nabarmentzen da. Artikuluaren artean, Mercedes Cabrerak⁵⁵, landa munduko erakunde patronalen inguruan eta Manuel González Portillak⁵⁶ kapitalaren akumulazioa eta nekazal sektorearen krisia uztartzen dituzten atalak erabili dira.

2.1.4 Araba Bizkaia eta Gipuzkoako bilakaera XX. mendearen lehen herenean: Krisia eta honen aurrean harturiko erabakiak

Aldaketa Demografikoak

Euskal Herriak aro garaikidean zehar bizi izandako aldaketa demografikoen inguruan, Bizkaian eta batez ere Bilbo Handiaren inguruan zentratu bada ere, partaide naizen Euskal Herriko Unibertsitateko Demografia historikoa eta hiri historiaren ikerketa taldeak argitaraturiko lanak nabarmentzen dira. Ikerketa talde honek, aldaketa demografikoez gain hiriek jasandako bilakaera aztertu du, bere informazioa iturri nagusia izan den datu base zabal bat garatuz joan delarik: “Basque Population Database”⁵⁷. Padroien eta datu baseen erabilera zein interpretazioan murgiltzeko, niretzat erabat berria izan eta den gai bat, taldeko kide diren José Gregorio Urrutikoetxea eta Pedro Novok idatziriko artikulua laguntza handikoa izan da⁵⁸.

⁵⁵ CABRERA, Mercedes (1976), “Organizaciones patronales y cuestión agraria en España (1931-1936)”, GARCÍA, José Luis, *La cuestión agraria en la España contemporánea*, Cuadernos de Dialogo, Madrid, pp. 101-150.

⁵⁶ GONZÁLEZ, Manuel (1976), “Acumulación de capital y crisis en el sector agrícola”, GARCÍA, José Luis, *La cuestión agraria en la España contemporánea*, pp. 31-98.

⁵⁷ Datu base honen inguruko hainbat datu, tesiko 5. Atalean erabili dira.

⁵⁸ URRUTIKOETXEA, José. Gregorio. eta NOVO Pedro. (2014), “Hacia la comprensión de los procesos de modernización. Diseño, perfiles y alcance de una base de datos: padrones y País Vasco, 1825-1975”, *Biblio 3w. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIX, 1070 zenbakia.

Taldeak eginiko lan anitzen artean Bilboko Ibaiaren inguruan eginiko bi lanak nabarmentzen dira: “*Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*”⁵⁹ lanak, bi bolumenetan banaturik, Bilboko Ibaiaren inguruko herriek bizi izandako bilakaera demografikoa eta hiri hazkundera aztertzen ditu. “*La consolidación de la metrópoli de la ría de Bilbao*”⁶⁰, bi bolumenetan banaturik dagoen lan hau, aurrekoaren jarraipen bat dela esan dezakegu, bertan inguruak izandako bilakaera 1930tik XX. mendearen amaierara doan tartean aztertzen delarik. Lan hauetan, padroitatik abiatuz Bilboko Ibaiaren bi aldeetako udalerriek bizi izandako bilakaera demografikoa aztertzen da; jaiotze eta heriotza tasak, bizi esperantza, migrazio mugimenduak, populazioa hazkundera eta familia egiturak besteak beste. Hauekin batera, interesgarria da baita ere Bizkaiko mehatze inguruak jorratzen dituen liburua, bertan kokatu ohi ziren migratzaileen jatorriaren inguruko informazio ugari eskaintzen bai digu⁶¹. Gonzalez Portillak zuzenduriko lanaz gain, mehatzeen inguruan taldeko beste kide batek, Manuel Monterok, eginikoa ere aipatu beharra dugu, non mehatzeak eta probintziak bizi izandako aurrerapen ekonomiko zein soziala aztertzen diren⁶². Bizkaiako barnealderi dagokionean, Gipuzkoar edo Arabar kasuan gertatzen den bezala, lanak ez dira Bilbo inguruan bezain ugariak, Arbaizaren analisiarekin topo egiten badugu ere⁶³.

Hauekin batera Gipuzkoako industrializazioa, Debako bailara, aztertzen duen taldeko kide desberdinek garaturiko lana aipatu behar dugu, non Eibar eta Arrasate bezalako gunek aztertzen diren⁶⁴. Donostiaren inguruan duela gutxi erretiroa hartu duen Felix Luengo irakasleak eginiko lana aipatu behar dugu⁶⁵. Bestetik, Euskadiko Autonomi

⁵⁹ GONZÁLEZ, Manuel. (ed.) (2001), *Los orígenes de una metrópoli industrial: La ría de Bilbao*, 2 Bol., Fundación BBVA, Bilbo.

⁶⁰ GONZÁLEZ, Manuel (ed.) (2009), *La consolidación de la metrópoli de la ría de Bilbao*, 2 Bol., Fundación BBVA, Bilbo.

⁶¹ GONZÁLEZ, Manuel, y URRUTIKOETXEA, José Gregorio. eta ABAD, Rocío. (2007), *Las ciudades mineras de la ría de Bilbao durante el Boom minero. Inmigración, capital humano y mestizaje*, UPV/EHU, Bilbo.

⁶² MONTERO, Manuel (1995), *La California Del Hierro. Las minas y la modernización económica y social de Vizcaya*, Beitia, Bilbo.

⁶³ ARBAIZA, Mercedes (1992), “Fecundidad en Vizcaya interior en el siglo XIX: Evolución y determinantes socioeconómicos”, Livi-Bacci, Massimo, *Modelos regionales de la transición demográfica en España y Portugal*, Instituto de cultura Juan Gil Albert, Alicante, pp. 167-182.

⁶⁴ GONZÁLEZ, Manuel, URRUTIKOETXEA, José Gregorio. eta ZARRAGA, Karmele (2015), *La "otra industrialización" del País Vasco las pequeñas y medianas ciudades: capital humano e innovación social durante la primera industrialización*, UPV/EHU, Bilbo.

⁶⁵ LUENGO, Félix. (1999), *San Sebastián. La vida cotidiana de una ciudad*, Txertoa, Donostia.

Erkidegoaren gaineko ikuspegi baterako Arregi Gorospe eta Dávila Leguerénen testua erabili da⁶⁶.

Lan hauekin batera taldean egin diren tesiek ere garrantzia nabaria dute, migrazioen inguruko lan ugari topa ditzakegularik. Taldean defendaturiko azken tesia, Josu Hernandok eginikoa da, bertan gaur egungo Euskal Autonomi Erkidegoan, frankismo garaian ugalkortasunaren inguruan emaniko aldaketak aztertzen dira⁶⁷. Karmele Zarraga Sangronizek bere aldetik, XIX. mendearen azken laurdenetik 1975era doan tartean, Bizkaiak bizitako modernizazio prozesua eta emaniko aldaketa sozialak aztertu zituen⁶⁸. Rocío García Abadek ere, Bizkaia industrialean kokatzen du bere ikerketaren garaia, 1936an eteten bada ere. Kasu honetan tesiaren ardatza Bizkaira mugitu ziren migratzaile eta beren familia egituretan zentratzen da⁶⁹. Arantza Pareja Alonsok ere migrazioaren eta bizi baldintzen inguruan oinarritu zuen bere tesia. Bertan Bilboko hirira mugaturiko ikerketa interesgarri bat eramaten du aurrera, XIX. mendearen lehen herenetik 1930. hamarkadako erdialdera doana, migrazioarekin batera bizi baldintzak ere aztertuz⁷⁰. Victoria Bustillok bere aldetik bere ikerkuntza frankismo garian kokatu zuen, kasu honetan Bilboko hirian zentratuz baita ere⁷¹. Lan gehienak Bizkaian, zehatzago Bilbo inguruan, oinarritu badira ere, badira beste probintzia batzuk aztertu dituzten tesiak ere. Zentzu honetan Fernando Mendiolaren ikerketa nabarmentzen da, Iruñean industrializazioaren hastapenetan emaniko migrazio, elkarbizitza, enplegua eta familia

⁶⁶ ARREGI, Begoña. eta DÁVILA, Andrés. (eds.) (2005), *Reproduciendo la vida, manteniendo la vida. Reflexiones sobre la fecundidad y el cuidado familiar desde la experiencia en Euskadi*, UPV-EHU, Bilbo.

⁶⁷ HERNANDO, Josu. (2017), *La Transición de la fecundidad en el País Vasco durante el franquismo*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

⁶⁸ ZARRAGA, Karmele (2016), *Modernización y cambio social en Bizkaia durante el “siglo industrial”, 1877-1975. Claves de un proceso*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

⁶⁹ GARCÍA Rocío. (2003), *Emigrar a la Ría de Bilbao. Factores de expulsión y selección del capital humano*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia; eta tesiaren fruitu den liburua; GARCÍA, Rocío (2005), *Historias de Emigración. Factores de expulsión y selección del capital humano en la emigración a la Ría de Bilbao (1877-1935)*, UPV-EHU, Bilbo.

⁷⁰ PAREJA, Arantza (1996), *Inmigración y condiciones de vida en la Villa de Bilbao, 1825-1935*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

⁷¹ BUSTILLO, Victoria Eugenia. (2005), *Bilbao 1940-1975: del auge al inicio del declive, un estudio histórico-demográfico*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

estrategiak aztertzen dituen⁷². Bestetik, demografian baino gehiago urbanizazio, azpiegitura eta hiri garapenean oinarritzen bada ere ezin dugu Pedro Novoren⁷³ tesia ahaztu. Ikerketa honen zuzendariak diren Susana Serrano Abadek⁷⁴ eta José María Beascocheak⁷⁵ beren aldetik, Kadaguaren bailararen garapenean eta Getxoren hiri egituratzean oinarritu zituzten beren tesiak.

Politika gizartea eta ekonomia

Aztertzen diren hiru probintzietako bilakaera politikoari dagokionean, era zabalean landu den gai bat da hau. Arabaren kasuan, XIX. mende bukaeratik 1936ko Gerra lehertu arteko tarteaz aztertzen duten lan ugari aurki ditzakegu, zeinen artean Santiago de Pablo⁷⁶, Antonio Rivera⁷⁷ eta Onésimo Díazen⁷⁸ lanak nabarmendu ditzakegu. Bizkaiaren kasuan Joseba Agirreazkuenak, Eduardo Alonso Olearekin batera zuzenduriko Bizkaiko

⁷² MENDIOLA, Fernando (2001), *Migraciones, corresponsidad y empleo: estrategias familiares en los inicios de la industrialización (Pamplona, 1840-1930)*, Universidad Pública de Navarra, Argitaratu gabeko doktoretza Tesia, tesiak abiatuz ondorengo liburua argitaratu zuen: MENDIOLA, Fernando (2002), *Inmigración, familia y empleo. Estrategias familiares en los inicios de la industrialización, Pamplona, 1840-1930*, UPV-EHU, Bilbo.

⁷³ NOVO Pedro (1993), *Infraestructura ferroviaria y modelo económico del País Vasco (1876-1914)*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

⁷⁴ SERRANO ABAD, Susana (1993), *El valle del Kadagua: un espacio marginal a las puertas de la metrópoli bilbaína*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

⁷⁵ BEASCOECHEA, José María (1995), *Desarrollo económico y urbanización en la ría de Bilbao. La conformación urbana de Getxo (1836-1930)*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

⁷⁶ PABLO, Santiago de. (1994), "Álava, de la Dictadura a la Segunda República. Historia de una transición política. Las elecciones municipales de abril de 1931 y la proclamación de la República". *Sancho el Sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, 4. zenbakia; PABLO, Santiago de (1993), "Álava, de la Dictadura a la Segunda República. Historia de una transición política. La caída de la Dictadura y el Gobierno Berenguer". *Sancho el Sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, 3. zenbakia, PABLO, Santiago de (1989), *La Segunda República en Álava. Elecciones, partidos y vida política*, EHU, Bilbo.

⁷⁷ RIVERA, Antonio (1992), *La ciudad levítica. Continuidad y cambio en una ciudad del interior (Vitoria, 1876-1936)*, Arabako Foru Aldundia, Gasteiz; RIVERA, Antonio, PABLO, Santiago de (2014), *Profetas del pasado. Las derechas en Álava*, Ikusager, Gasteiz, eta; RIVERA, Antonio (2008), *La utopía futura: Las izquierdas en Álava*, Ikusager, Gasteiz.

⁷⁸ DÍAZ, Onésimo (2016), *En la lucha por la autonomía vasca. La situación política y económico-administrativa de la Diputación de Álava (1900-1923)*, IVAP, Oñati, eta; DÍAZ, Onésimo (1995), *En los orígenes de la autonomía vasca: la situación política y administrativa de la Diputación de Álava (1875-1900)*, IVAP, Oñati.

Aldundiaren historia jorratzen duen, epe luzeko liburua⁷⁹ eta José Luis Granjak⁸⁰, gairen inguruan idatziriko lanak aipatu behar ditugu. Gipuzkoari dagokionean, Felix Luengok⁸¹, errestituzioaren krisiaren inguruan eginikoa, eta Luis Castellsekin⁸² batera probintziak bizi izandako modernizazio prozesuaren inguruko lana aipatu ditzakegu. Carlos Larrinagak bere aldetik, Gipuzkoako Aldundiak XIX. mendearen azken laurdenean bizi izandako bilakaera aztertu du⁸³. Hiriburuari dagokionean, Rodríguez Ranzen idatziarekin topo egiten dugun bitartean⁸⁴.

Langile mugimendu, prestazio eta lan baldintzen inguruan hainbat lan aurkitu ditzakegu baita ere, erabili diren artean Barruso eta Perez Castroviejoren lanak aurkitu ditzakegu⁸⁵. Fernando Mendiolari dagokionean bere ikerketak Nafarroan, Iruñan batez ere, zentratu dira, zentzu honetan, tesian lurralde hau aztertu ez bada ere, interes nabaria dute emakumeen enpleguaren inguruan eginiko lanek⁸⁶. Sindikatuek II. Errepublikaren garaian izandako posizio eta jarreraren inguruan, Maria Luz Sanfelicianok⁸⁷, 1931-1936 bitartean Bizkaiko UGT sindikatuaren inguruan eginiko ikerketa nabarmentzen da. Krisiaren testuinguruan, Araba Bizkaia eta Gipuzkoako probintzietan lan krisiari aurre egiteko neurrien gaineko lanak ez dira horren ugariak, zentzu honetan Mikel Erkorekaren

⁷⁹ AGIRREAZKUENAGA, Joseba eta ALONSO OLEA, Eduardo (ed) (2014), *Bizkaiko Foru Aldundiaren Historia. 1500-2014*, Bizkaiko Foru Aldundia, Bilbo.

⁸⁰ GRANJA, José Luis de la (2008), *Nacionalismo y II República en el País Vasco. Estatutos de autonomía, partidos y elecciones. Historia de Acción Nacionalista Vasca, 1930-1936*, Siglo XXI, Madrid.

⁸¹ LUENGO, Félix (1991), *La crisis de la Restauración. Partidos, elecciones y conflictividad social en Guipúzcoa, 1917-1923*, UPV/EHU, Bilbao.

⁸² CASTELLS, Luis, LUENGO, Félix (1988), "El proceso de modernización de Guipúzcoa (1876-1920)". *Ekonomiaz*, 9-10 zenbakia, pp. 255-276.

⁸³ LARRINAGA, Carlos (2006), *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa: autonomía administrativa y modernización económica durante la Restauración (1875-192)*, Instituto Dr. Camino, Donostia.

⁸⁴ RODRÍGUEZ, José Antonio (1994), *Guipúzcoa y San Sebastián en las elecciones de la II República*, Instituto Dr. Camino, Donostia.

⁸⁵ BARRUSO, Pedro (1996), *El Movimiento Obrero en Gipuzkoa Durante la II República. Organizaciones Obreras y Dinámica Sindical (1931-1936)*, Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia, eta; PÉREZ-CASTROVIEJO, Pedro (2011), "La previsión social pública en Vizcaya: origen y desarrollo de los primeros seguros sociales (1900-1936)". *Revista de Historia Industrial*, 45. zenbakia, pp. 43-78.

⁸⁶ MENDIOLA, Fernando (1999). "Genero, enplegua eta familia estrategiak Iruñean (1840-1930)", *Vasconia; Cuadernos de historia-geografía*, 28. Zenbakia, pp. 193-215, eta; MENDIOLA, Fernando (1998), "Emakumeen enplegua Iruñean (1840-1996)", *Huarte de San Juan, geografía e Historia*, 5. zenbakia, pp. 91-138

⁸⁷ SANFELICIANO, María (1990), *UGT de Vizcaya (1931-1936)*, UGT de Euskadi, Bilbo.

tesia eta aurretik eginiko artikulua nabarmentzen dira⁸⁸. Kolokazio bulegoen inguruko ideia bat izateko, Patricia Suarezek Kolokazio Zerbitzu Zentralaren inguruan idatziriko artikulua aipatu behar dugu, azterturiko hiru probintziak aztertzen ez baditu ere⁸⁹.

Euskal ekonomiari dagokionean, gaiaren inguruan pixkanaka gero eta lan gehiago argitaratzen ari dira. XIX. mendetik eta industrializazioaren testuinguruan emaniko aldaketak eta transformazio sozioekonomikoak autore desberdinek landu dituzte; Urrutikoetxea, Serrano Abad, Agirreazkuenaga, Zarraga, González Portilla, Alonso Olea eta Antonio Riveraren lanak nabarmentzen dira, hauetako asko jada aipatu baditugu ere⁹⁰.

⁸⁸ ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomikoa eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937), Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia, eta, ERKOREKA, Mikel (2014), "Bizkaiko krisi industrialaren azterketa (1929-1936), langabezia eta krisi fiskala", *Vasconia*, 40. zenbakia, pp. 91-119.

⁸⁹ SUÁREZ, Patricia (2017), "El desarrollo de un nuevo marco laboral durante la Segunda República en España: El Servicio Central de Colocación y Defensa Contra el Paro", *Documentos de trabajo, Asociación Española de Historia Económica*, 1705. zenbakia, pp. 1-22.

⁹⁰ GONZÁLEZ, Manuel, URRUTIKOETXEA, José, ZARRAGA SANGRONIZ, Karmele (2015), *La "otra industrialización" del País Vasco. Las pequeñas y medianas ciudades: capital humano e innovación social durante la primera industrialización*; ZARRAGA SANGRONIZ, Karmele (2015), *Modernización y cambio social en Bizkaia durante el siglo industrial, 1877-1975. Claves de un proceso*; AGIRREAZKUENAGA, Joseba (2004), "Las vías económicas hacia la revolución agrícola e industrial", *Historia de Euskal Herria. Historia general de los vascos*, Lur, Bilbo; SERRANO ABAD, Susana (2004), "La industrialización en Vasconia", *Historia de Euskal Herria. Historia general de los vascos*, Lur, Bilbo; AGIRREAZKUENAGA, Joseba (1985), "Euskal Herriaren historia ekonomikoa", INTXAUSTI, Joseba, (Zuz), *Euskal Herria. Errealitate eta egitismo*, Laboral Kutxa, Donostia, AGIRREAZKUENAGA, Joseba. (ed) (2003). *Bilbao desde sus alcaldes: diccionario biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal en tiempos de revolución democrática y social. 1902-1937*, Bigarren bolumena, Bilboko Udala, Bilbo, AGIRREAZKUENAGA, Joseba (2012), *Euskal herritarren burujabetza. Euskal herritarren autogobernu auziaren bilakaeraz (1793-1919). Foruen bidezko erakundetzetik Autonomia Estatutura*, Alberdania, Irun; AGIRREAZKUENAGA, Joseba (1987), *Vizcaya en el siglo XIX: las finanzas públicas de un estado*, UPV-EHU, Leioa; ALONSO OLEA, Eduardo (1995), *El Concierto Económico (1878-1937). Orígenes y formación de un Derecho histórico*, IVAP, Oñati; ALONSO OLEA, Eduardo (1997), "La fiscalidad empresarial en Vizcaya 1914-1935. Un beneficio del Concierto Económico". *Hacienda Pública Española*, 141-142. zenbakia, pp 3-26, ALONSO OLEA, Eduardo (1996), "La Hacienda provincial: la gran desconocida (1876-1936)". *Hacienda Pública Española*, extra zenbakia, pp 167-191; ALONSO OLEA, Eduardo (1995), "La política presupuestaria de la Diputación de Vizcaya. 1876-1936". *Cuadernos de Sección. Historia y Geografía*, 23. zenbakia, pp. 207-241; ALONSO OLEA, Eduardo (1999), *Continuidades y discontinuidades de la administración provincial en el País Vasco. 1839-1978. Una «esencia» de los Derechos Históricos*, IVAP, Oñati; ALONSO OLEA, Eduardo (2010), "El Concierto Económico como herramienta. Crisis económicas y políticas anticíclicas de las Diputaciones vascas 1867-1936", *Boletín de estudios económicos*, 65. bolumena, 201. zenbakia, pp. 517-562; ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomikoa eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937), Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, ERKOREKA, Mikel (2014), "Bizkaiko krisi industrialaren azterketa (1929-1936) Langabezia eta krisi fiskala", eta; RIVERA, Antonio (ed) (2009), *Dictadura y desarrollismo. El franquismo en Álava*, Gasteizko Udala, Gasteiz.

1930. hamarkadako krisira gerturatuz gero Mirallesen⁹¹ lanarekin egingo dugu topo, non 30eko hamarkadako krisia aztertzen duen Bizkaian eta Gipuzkoan zentratutik. Elena Legorbururen⁹² artikulua, Gipuzkoako industrian krisiak izandako eragina aztertzen du. Azpimarragarria da, enpresen tamaina txikia eta ekoizpenaren dibertsifikazioak izandako eragina lantzea. Bizkaiari dagokionean, Jesus Maria Valdalisoren⁹³ artikulua aipatu dezakegu, non Bilboko Ontzi Jabe Elkartearen jarrera eta hauen presioak ekonomian zuen eragina aztertzen dituen. Ezin ditugu ahaztu ezta ere, gorago aipatu ditugun Mikel Erkorekaren lanak, krisiaren inguruan analisi sakon eta berritzaile bat egiten dutenak⁹⁴.

Aipatzekoa da analisisietako asko II. Errepublika aurreko urteetan geratu edo lehen frankismoan hasten direla. Felix Luegoren⁹⁵ lana alde batetik eta Juan Pablo Fusirena⁹⁶ bestetik, 1923an geratzen dira adibidez. Aurreko garaian emaniko ekonomiaren garapena eta gizarteak garai honetan bizi izandako aldaketak hobeto ulertzeko balio badute ere. Milagros García Cresporen⁹⁷ lana, Nazionalen iristearekin batera hasten da, aurreko garaiko egoeraren zantzu batzuk eman baditzake ere. Leyre Arrietak Gipuzkoako Aldundiak, 1940-1975 bitartean lurraldeak bizi izandako bilakaera industrialean izandako papera aztertzen du bere aldetik⁹⁸.

Herri lanak

Azpiegituren inguruan, lan krisiari aurre egiteko erabili ziren obra publikoak jorratzen dituzten lanik apenas ez badago ere, inbertsio hauen inguruko lan ugari aurkitu

⁹¹ MIRALLES, Ricardo (1988). "La Crisis Económica de los Años Treinta en el País Vasco", *Ekonomiaz*, 9-10 Zenbakia, pp. 277-300.

⁹² LEGORBURU, Elena (1991), "La Industria Guipúzcoana Entre 1930 y 1936: Incidencia de la Crisis Económica", *Revista de Historia Económica*, XI. urtea, 2. zenbakia, pp. 361-394.

⁹³ VALDALISO GAGO, J. M. (1990), "Política económica y grupos de presión: la acción colectiva de la Asociación de Navieros de Bilbao, 1900-1936", *Historia Social*, 7. zenbakia, pp. 69-103.

⁹⁴ ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomikoa eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937), Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, eta, ERKOREKA, Mikel (2014), "Bizkaiko krisi industrialaren azterketa (1929-1936), langabezia eta krisi fiskala", pp. 91-119.

⁹⁵ LUENGO, Félix (1990), *Crecimiento Económico y Cambio Social. Guipúzcoa 1917-1923*, EHU-UPV, Bilbao.

⁹⁶ FUSI, Juan Pablo (1975), *Política Obrera en el País Vasco 1880-1923*. Turner, Madrid.

⁹⁷ GARCÍA, Milagros, VELASCO, Roberto, MENDIZÁBAL, Arantza (1981), *La economía vasca durante el franquismo (1936-1980)*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbo.

⁹⁸ ARRIETA, Leyre, eta; BARANDIARAN, Miren (2003), *Diputación y modernización: Gipuzkoa 1940-1975*, Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia.

ditzakegu⁹⁹. Dena den, ondorengo lerroetan tesi honen garapenerako erabilgarriak izan diren ikerketak aipatzera mugatuko gara. Probintzia desberdinak jorratzen dituzten lanen artean, Novo eta Parejak, zein González portilla, Garmendia eta Monterok ferrokarrilak ardatz bezala hartuta garaturiko lanak aipatu behar ditugu¹⁰⁰. Larrinagak bere aldetik, Araba eta Bizkaitar kasuak ere aztertzen baditu bere ikerketa Gipuzkoak errepide portu eta trenbideen analisisian zentratzen du¹⁰¹. Gipuzkoarekin jarraituz, Rodríguez Ranzek 1833tik 1937arte buruturiko komunikabideen historiak interes nabaria du baita¹⁰².

Bizkaiari dagokionean, Serrano Abadek, Pedro Novorekin batera portu, trenbide ur hornidura eta zerbitzu publikoen inguruan eginiko lanak tesi honen garapenerako laguntza handikoak izan dira¹⁰³. Beste lan batzuen artean, Allende Portillok, XIX. mende erditik XX. mendearen azken laurdenera azpiegiturek eta komunikabideek bizi izandako garapenaren eta Molina Aparicio eta Rojo Cagigalek Artxandako Tunelaren inguruko proiektu desberdinei eskainiriko ikerketak aipatu behar ditugu¹⁰⁴. Urbanismoa eta arkitekturaren inguruan, bere aldetik, Azpiri eta Muñoz Fernándezen lanek interes berezia

⁹⁹ Gaiaren inguruko informazio gehiagorako, ikusi: ETXANIZ, Iñaki eta IPIÑA, Aritz (2017), “Al servicio de una nueva ciudad. “El problema escolar” y las políticas de empleo municipales en el despertar de las metrópolis”, OTERO, Luis Enrique eta PALLOL. Rubén, *La sociedad urbana en España, 1900-1936*. Catarata, Madrid, pp. 248-287.

¹⁰⁰ NOVO, Pedro, eta PAREJA Arantza. (ed.) (2014), *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco*, UPV/EHU, Bilbo. GONZÁLEZ, Manuel (1995), *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, UPV/EHU, Bilbo.

¹⁰¹ LARRINAGA, Carlos (2013), *Diputaciones provinciales e infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo XX (1900-1936). El caso Guipuzcoano (puertos, ferrocarriles y carreteras)*, UPV-EHU, Bilbo.

¹⁰² RODRÍGUEZ, José Antonio (2003), *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa.3/ 1833-1937*, Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia.

¹⁰³ SERRANO ABAD, Susana (2016), “El Bilbao del progreso: gestión municipal y servicios públicos (1876-1920)”, *Historia contemporánea*, 52. zenbakia, pp. 139-177; SERRANO ABAD, Susana (2012), “El puerto de Bilbao: poder local y transformaciones urbanas (1876-1936)”, *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7. zenbakia, pp. 229-248, SERRANO ABAD, Susana eta NOVO, Pedro (2014), “Los ferrocarriles y la configuración urbana de Bilbao, 1850-1930”, NOVO, Pedro, PAREJA, Arantza, *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco*, pp. 145-176, NOVO, Pedro (2000), “Agua potable a domicilio: ¿Una innovación? Los municipios de la ría del Nervión en la transición del siglo XIX al XX”, *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 4. Extra zenbakia, NOVO, Pedro (1993), “La red de carreteras provinciales de Vizcaya anterior a la implantación del ferrocarril”, *Historia Contemporánea*, 10. zenbakia, pp. 199-236.

¹⁰⁴ ALLENDE, Fermín eta VELARDE Pedro (1994), “Infraestructura de comunicaciones en Vizcaya (1857-1975)”, *Lurralde*, 17. zenbakia, pp. 295-316, eta; MOLINA, Fernando eta ROJO, Juan Carlos (2002), *Historia del Túnel de Artxanda (1900-2002). El Urbanismo y las Comunicaciones de Bilbao*, Artxandako Tunelak, Bilbo.

izan dute¹⁰⁵. Hauekin batera ezin ditugu ahaztu José María Beascoecheak lehen industrializazioaren garaiko urbanizazio prozesuaren eta Neguriko aldiriko burgesaren inguruan eginiko lanak.¹⁰⁶

2.1.5 Euzkadiko Gobernuua

Euzkadiko Gobernuari dagokionean, bere inguruan bibliografia ugari aurkitu dezakegu. Oso landurik aurkitzen den gai bat denez gure ikerketarako, eta tesian zehar jorratu ditugun aspektu desberdinak aztertu, eta horren landurik aurkitzen ez diren enplegu eta komunikabide politika lantzeko lagungarriak izan diren ikerketak azaltzera mugatuko gara. Euzkadiko Gobernuaren bilakaera aztertzen duten lanen artean; bilakaera politiko eta ekonomikoa aztertzen duten Zabala eta Portillaren lanak interes nabaria dute¹⁰⁷. Lehendakaria eta kontseilarien inguruan de la Granjaren lana aipatu behar dugu¹⁰⁸. Ezin dezakegu ahaztu ezta ere, Euzkadiko Gobernuaren funtsak lantzen dituen Leyre Arrietaren lana, bere historia eta edukia lantzen dituen eta gaiaren inguruko ikerketentzat abiapuntu ezin hobe bat dena¹⁰⁹.

1936ko Gerraren inguruko lanei erreparatzen badiegu, Santiago de Pablaren lanekin batera Sandra Ottek 1914tik 1945era emaniko gerren inguruan, buruturiko lanak nabarmentzen dira¹¹⁰. Gerrako pasarte desberdinen inguruan, Xabier Irujok Gernika eta

¹⁰⁵ AZPIRI, Ana (2000), *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*. Eusko Jaurlaritza, Gasteiz, eta; MUÑOZ, Francisco Javier (2011), *La arquitectura racionalista en Bilbao (1927-1950). Tradición y modernidad en la época de la máquina*, UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

¹⁰⁶ BEASCOECHEA, José María eta GONZÁLEZ, Manuel (2000), “Del campo a la ciudad, la urbanización del País Vasco durante la primera industrialización”, MIEZA, Rafael eta GARCÍA, Juan Antonio, *Haciendo historia: homenaje a M^a Ángeles Larrea*, UPV-EHU, Bilbo, pp. 27-44, eta; BEASCOECHEA, José María (2002), “La ciudad segregada de principios del siglo XX. Neguri, un suburbio burgués de Bilbao”, *Historia Contemporánea*, 24. zenbakia, pp. 245-280.

¹⁰⁷ ZABALA, Federico (1986), *El gobierno de Euzkadi y su labor legislativa (1936-1937)*, IVAP, Bilbo, eta; GONZÁLEZ, Manuel eta GARMENDIA, José María (1988), *La guerra civil en el País Vasco. Política y Economía*, Siglo XXI, Madrid.

¹⁰⁸ GRANJA de la, José Luis (2007), *El oasis vasco: el nacimiento de Euzkadi en la república y la Guerra Civil*, Tecnos, Madrid.

¹⁰⁹ ARRIETA, Leyre (2011), *Fondo Gobierno de Euzkadi (1936-1979): Historia y contenido*, Publicaciones del Archivo Histórico Nacional de Euzkadi, Eusko Jaurlaritza, Gasteiz.

¹¹⁰ PABLO, Santiago de (2003), “La guerra civil en el País Vasco: ¿un conflicto diferente?”, *Ayer*, 50. zenbakia, pp. 115-142., eta; OTT, Sandra (2008), *War, judgment, and memory in the Basque Country Borderlands, 1914-1945*, University of Nevada Press, Reno.

bonbardaketak jasan zituzten beste nukleo batzuen inguruan eginiko lanak aipatu behar ditugu, Air Pyrénées-en inguruko zalantzak argitzeko funtsezkoak izan direnak¹¹¹.

Zentzu honetan eta bukatzeko, ikerketak hainbat hutsune betetzen lagundu nahi du: Batetik lan krisiari aurre egiteko neurrien, kolokazio bulego eta herri lanen funtzionamenduaren inguruan sakontzea. Bestetik, Euzkadiko Gobernuak langabeziaren hazkundera geldiarazteko harturiko erabakiak eta ekonomiaren erabateko kolapsoa ekidin zein kanpo harremanak izateko martxan jarririko Air Pyrénées airelinea ezagutaraztea.

2.2 Erabilitako metodologia

Metodologiak plantaturiko hipotesiak argitzea izan behar du jomuga. Gauzak horrela, garaia inguruko eta era batera edo bestera tesian jorratzen diren alorrekin erlazioa duten ikerketa desberdinetatik abiatuz, lehen mailako iturrien analisisian oinarriturik galdera eta hutsune desberdinak betetzen joatea du helburu.

Lehen mailako iturriak aztertzeke orduan, aztertu diren hiru aldundietako eta Euzkadiko artxibategi historikoak bisitatu dira, materiala ezagutu, bildu eta lantzeko asmoarekin. Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako agiritegi probintzietan, diputazioen dokumentazioaz gain bertan kontserbatzen diren udaletxe eta erakunde desberdinetako funtsak kontsultatu dira. Batez ere lan krisiarekin erlazioa izan zuten neurri, herri lan eta garaian martxan jarri ziren kolokazio bulegoen inguruko informazioa bilatu da. Kolokazio Bulegoen kasuan, Bilboko Udalak martxan jarririko lan poltsa eta ondorengo bulegoan oinarritu gara, honen inguruan kontserbatzen den kalitatezko informazio ugariaren eraginez. Beste kasu batzuetan ordea, informazio hutsuneak nabaritu dira, aurkituriko funtsekin hauek osatzen saiatu garelarik.

Euzkadiko Artxibo Historikoari dagokionean, Euzkadiko Gobernuaren herri lan, enplegu eta komunikabide politikaren inguruko informazioa bildu eta analizatzeko erabili da; besteak beste Air Pyrénées-en edo Artxandako tunel-babeslekuaren inguruko informazioa aztertu da. Aipaturiko artxibategiez gain, Euskal Abertzaletasunaren Agiritegia bisitatu

¹¹¹ IRUJO, Xabier (2017), *Gernika, 26 de abril de 1937*, Crítica, Barcelona, IRUJO, Xabier (2016), "Relación de bombardeos contra núcleos urbanos y localidades en Hegoalde (1936-1937)", AGIRREAZKUENAGA, Joseba eta URQUIJO, Mikel, *Senderos de la memoria: relación de espacios vinculados a la memoria de la guerra civil*, 2. bol., pp. 106-150., UPV-EHU, Leioa, eta; IRUJO, Xabier (2015), *Gernika 1937: The Market Day Massacre*, University of Nevada Press, Reno.

da baita ere, Euzkadiren inguruko informazioa osatu eta zalantza desberdinak argitzeko helburuarekin.

Bestetik, garaiko prentsa eta aldizkari espezializatuen gaineko lanketak, krisiaren, enplegua sustatzeko neurrien eta herri lanen erabileraren inguruan politikari, enpresaburu eta teknikari desberdinek zuten iritzia ezagutzeko aukera eman digu, “*Revista de Obras Públicas*” aldizkariarekin egin den bezala. Helburu hauetara zuzenduriko neurri eta baliabide desberdinek bizi izandako bilakaera interpretatu eta ulertzeko balio izan duena.

Analisiari dagokionean, ikerketa ez da funtsak batu eta aztertzer mugatu. Honekin hasi aurretik eta artxibo lanarekin batera nazioarteko testuinguruan zein Espainian lan krisiari aurre egiteko politika desberdinak aztertu dira, harturiko lege, dekretu eta neurria desberdinak landuz. Zentzu honetan herri lanek izan zuten paperaz gain, konparaketa desberdinak eraman dira aurrera. Araba Bizkaia eta Gipuzkoako lurretan aurrera eramango politikak ulertu testuinguru global batean kokatu eta berain arteko harremanak lantzeko helburuarekin.

Euzkadiko Gobernuaren kasuan, hasiera batean ideia Agirreren gobernuak aurrera eramango enplegu eta herri lan politika aztertzea zen. Honekin batera, ekonomiaren etetea ekidin eta Euzkadiko mugetatik harago zeuden erakunde eta enprekin harremanak izateko harturiko neurrietan sakontzea funtsezkoa izanik. Air Pyrénées konpainiaren inguruko informazioarekin topo egin izanak, bere inguruan idatzirik zegoen informazio urria eta blokeoa saihesteko orduan izandako garrantziaren eraginez, atalean airelinea honen inguruko ikerketa bat txertatzera bultzatu nau.

Bilakaera demografiaren inguruko datuak eta analisisia burutzeko nire ikerketa taldeko kide diren Belen Alcalde eta Josu Hernandoren laguntza funtsezkoa izan da, Padroiekin lan egitera ohituta bait daude. Iturri honek informazio ugari eskaintzen du, nola erabili jakinez gero, zentzu honetan ikerketa taldeak urteen poderioz etapa desberdinetan banatzen den prozedura bat garatu du: Lehen pausoa familia bakoitzaren datuak jasotzen dituzten orrien irudiak batzea izan ohi da. Behin honekin amaiturik emaitzen kalitatea bermatu ahal izan adinako laginak jasotzen dira, hiriburuko distritu desberdinak jorratuz. Hurrengo pausoa kodifikazioarena izaten da, familia bakoitzari zenbaki bat, eta norbanako bakoitzari familia buruarekin duen erlazioaren arabeko kode bat ematen zaio. Arazoak izanez gero iturri originalera itzuli, zalantzak argitu eta kode berriak batzea posible da. Behin honekin amaiturik, datuak transkribatu behar dira, horretako Microsoft

Excel erabiliz. Eman daitezkeen erratak zuzendu eta gero, analisi estatistikoari ekiteko garaia da. Taldean, Data-Desk programa erabiltzen da horretarako, datu kantitate handiak aztertzea ahalbidetzen duena. Dena den, padroiekin lan egiteko jarraitzen den prozesua beti antzekoa bada ere, ikerketaren helburuak eta planteaturiko galdera kontuan izanik aldaketak eman daitezke, izan ere ez bai da gauza bere ugalkortasuna edo migrazioak zein lan merkatua aztertzea.

3 POLITIKA ANTIZIKLIKOEN INGURUKO MARKO TEORIKO BAT; 1929KO KRISIA

3.1 Aurrekariak: Gastu publikoaren bilakaera eta Depresio handia

Gaur egun ekonomikoki garatuak diren estatuetak aurrekontuetan, hezkuntza, osasuna, pentsio edo langabeziari zuzenduriko partidek presentzia nabaria izan ohi dute, baina ez zen berdina gertatzen XX. mendearen hastapenetan. Lehen Mundu Gerraren ondorengo gizarteetan bizi izandako aldaketarik nabarmenetako bat izan zen estatuaren parte hartze aktiboagoa ekonomian. Gastu publikoan, estatuaren diru poltsan eta herritarren ongizatean eragin zuzena izan zuena¹¹².

1870eko hamarkadatik aurrera gastu publikoak hazkunde nabari bat bizi izan zuen herrialde industrializatuetan, prozesu honek abiadura eta intentsitate oso desberdinak izan bazituen ere. Dena den, aldaketak eman baziren ere, ez ziren uste bezain sakonak izan, liberalismoa nagusi zen Lehen Mundu Gerra aurreko munduan.

“Almost everything with the State did in the eighteenth century in excess of its minimum functions was, or seemed, injurious or unsuccessful”¹¹³.

XIX. mendearen azken herenean, nolabaiteko garapen teknologikoa zuten herrialdeetan gastu publikoak ez zuen Barne Produktu Gordinaren %10a gainditzen¹¹⁴. Garaiko ekonomialariek, estatuak gizabanakoaren promoziorako (hezkuntza) eta babeserako (polizia, armada...) tresnak garatu behar zituztela uste bazuten ere, badirudi hauek zirela honi aurreikustean zizkioten eskumen bakanak. Estuki ekonomiaren garapenarekin eta jabego pribatuaren defentsarekin loturik zeuden bi aspektu gainera¹¹⁵.

¹¹² Gizartearen ongizate mailaren hobekuntza, gastu publikoaren ugalketarekin estuki loturik egoten da. Gastu publikoaren ugalketak bi ondorio izan ohi ditu: Batetik, tasa eta zergen areagotze bat ekartzen du berarekin, norbanakoen kapital pribatuarengan eraginez. Bestetik, herritarrek beren kabuz hartu beharreko babes neurrien erlaxazioa ekar dezakete (osasun edo langabezia seguruen beharrik eza adibidez), era honetan inbertsio publikoari probetxua ateratzen diote. Gauzak horrela, eskumen publikoak, ekimen pribatuaren lekua betetzen du. Hala ere, funtsezkoa da, gastu publikoaren ugaritze hutsak, ez duela norbanakoaren bizi kalitatean eragin zuzenik argi izatea, aurrera eramano politiken arabera ondorio negatiboak ere izan bai ditzake.

¹¹³ TANZI, Vito eta SCHUKNECHT, Ludger (2000), *Public Spending in the 20th Century*, p. 4, eta KEYNES, John M. (1926), *The end of Laissez-Faire*, Hogarth Press, London p. 12.

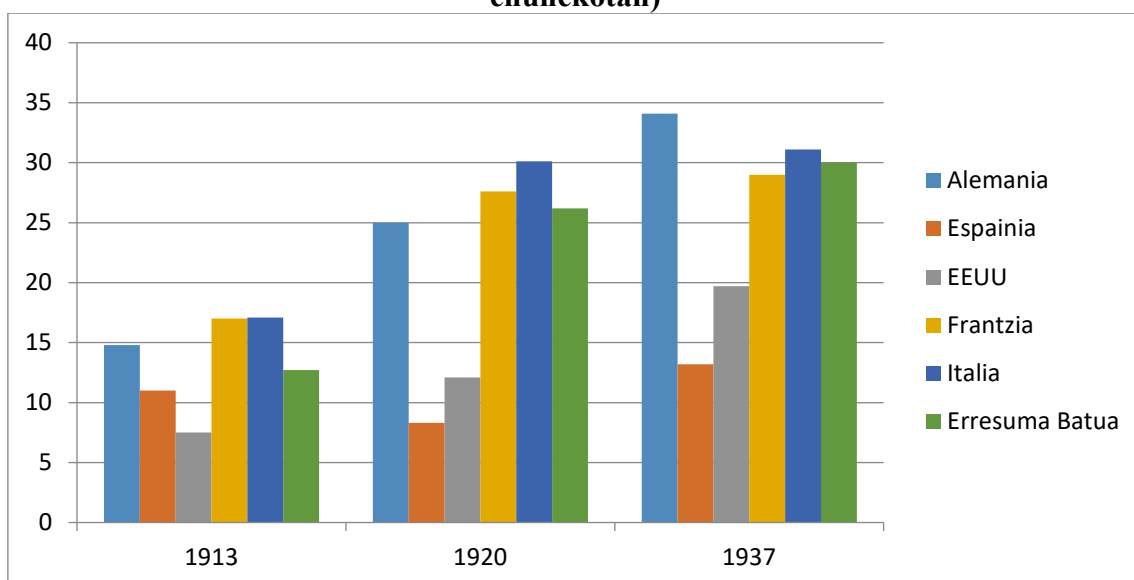
¹¹⁴ TANZI, Vito eta SCHUKNECHT, Ludger (2000), *Public Spending in the 20th Century*, p. 5.

¹¹⁵ BERDÚN, Pilar (2001), “Intervencionismo y gasto público en Europa 1870-1920”, p. 237.

1700-1914ra bitartean desberdintasun sozialak nabarmenki hasi ziren Europa Zaharrean. Piketty¹¹⁶ azaltzen duen bezala, desberdintasun progresibo hauen zergatia iraganean bildutako kapitaletan aurkitzen zen. Izan ere herentzien bitartez esku gutxi batzuetan metatzen doazen aberastasunen gaineko errentak, lanaren truke jasotako soldataren gainetik hasten direnean, ezinezkoa suertatzen da gizartea osatzen dutenen arteko berdintasuna, Lehen Mundu Gerra aurreko Europan ikus zitekeen bezala.

Nazioarteko liskar armatu honek, estatuaren despendioak ugaltzea ekarri zuen, gastu militar izugarrien eta ondorengo berreraikuntza lanen eraginez. Testuinguru honetan, gobernuek beren diru sarrerak handitzeko neurriak hartu behar izan zituzten. Ondorioz XX. mendearen bigarren hamarkadaren hasieran jada gastu publikoa Barne Produktu Gordinaren %20tik gertu aurkitzen zen Europako herrialde gehienetan. Salbuespenen artean Espainiar Estatua aurkitzen zen BPGaren gaineko 10% inguruko gastu publiko batekin¹¹⁷.

3.1 Grafikoa: Gastu Publikoaren hazkunde Orokorra, 1870-1937 (BPGren ehunekotan)



Iturria: Egileak egina, TANZI, Vito eta SCHUKNECHT, Ludger-en (2000) datuak erabiliz.

Pentsamendu ekonomikoa eta politikoaren hainbat adar hasiak ziren ordea, lehenagotik ere desberdintasun eta desoreka sozialek ekar zitzaizketen arazoez jabetzen. Ordu arte, interbentzioa ez zen krisi, epidemia eta eskasia egoeretan baino ematen. Sozialismoaren

¹¹⁶ Estankaturiko gizarte batean iraganean pilatutako kapitalek izan dezaketzen eragina hobeto ulertzeko, ikus: PIKETTY, Thomas (2014), *El capital en el Siglo XXI*.

¹¹⁷ BERDÚN, Pilar (2001), "Intervencionismo y gasto público en Europa 1870-1920", p. 238.

eragina ere, gero eta nabariago zen XIX. amaieratik. Adolph Wagner, Wagnerren Legearen¹¹⁸ aita eta estatuko sozialismoa delako eskolaren kide nabarietako bat hil zen urte berean, komunismoa iritsi zen azkenik Europara. Errusiar lurretan Sozialismo Errealerantz ibiltzen hasi ziren bitartean, garapen teknologiko maila altuagoa zuten herrialdetan, beste aukera batzuk aztertzearen aldeko apustua egin zen, sozialdemokrazia eta Keynesen ideiak kasu¹¹⁹. Garapen teknologikoa gero eta abiadura handiagoan ematen zen mundu batean, hezkuntza sistema publikoak ere aldaketa nabariak jasan zituzten. Oraindik, goi mailako ikasketak unibertsalak izatetik urrun bazeuden ere mendebaldeko herrialde kapitalistetan¹²⁰.

“The important thing for government is not to do things that individuals are doing already, and to do them a little better or a little worse; but to those things which at present are not done at all”¹²¹.

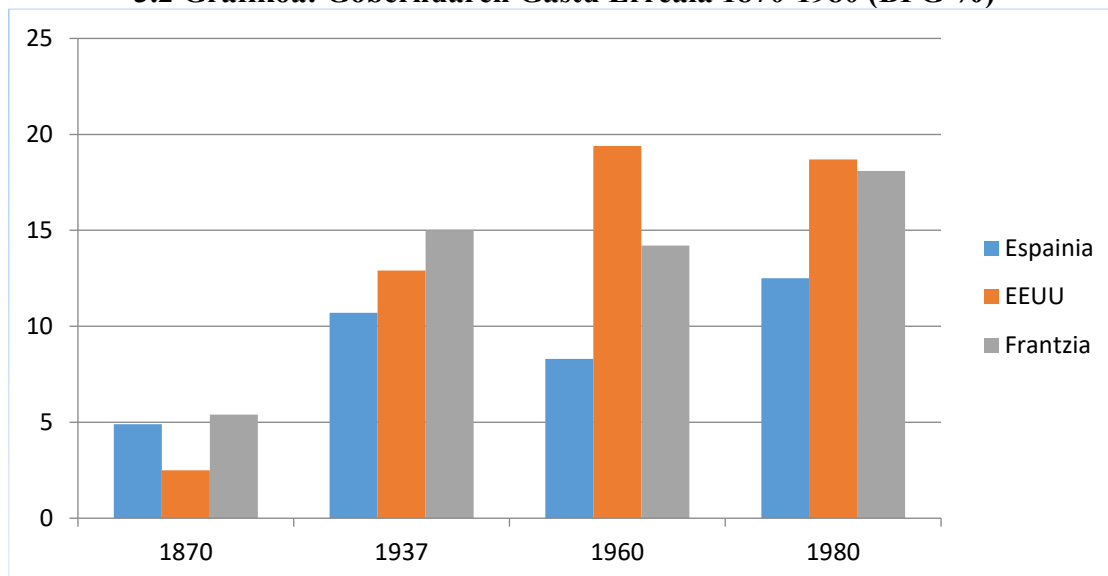
¹¹⁸ Wagnerren Legearen arabera: Estatuak bizi duen garapen ekonomikoak gizartea, gastu publikoaren areagotze bat eskatzera darama. Prozesu hau bi arrazoiren ondorio da: Batetik, gizarte teknologikoki garatu bat, konplexuagoa bilakatzen da, norbanakoen arteko talka gehiago ematen dira ondorioz eta Estatuaren parte hartzea funtsezkoa bilakatzen da hauek gaintzeko. Bestetik, ondasun eta zerbitzu publikoak ondare malguak dira, gastu publikoaren elastikotasuna unitatea baino handiagoa delarik. Informazio gehiagorako, ikusi: JAÉN, Manuel (2004), “La ley de Wagner, un análisis sintético”, *Papeles de trabajo del Instituto de Estudios Fiscales. Serie economía*, 6. zenbakia, pp. 3-59.

¹¹⁹ Ongizate estatuaren eta masa demokraziaren garapenaren inguruan sakontzeko, ikusi: FLORA, Peter (1983), *The growth of mass democracies and welfare states*.

¹²⁰ Hezkuntzak XIX eta XX. mendeetan bizi izandako bilakaera ulertzeko, ikuspegi politiko, filosofiko zein ekonomiko batetik, ikusi: LOZANO, Claudio (1994), *La educación en los siglos XIX y XX*, Síntesis, Madrid. Hezkuntzak XX. Mendean zehar bisitako aldaketak genero ikuspegi batetik ezagutzeko, nahiz eta kasu konkretu batean zentratzen den (Finlandia), ondorengo artikulura jo dezakezue: GARROCHO, Francisco Javier (2012) “Educación y modelos de género en Europa durante los siglos XIX y principios del XX: “el modelo de Finlandia” y el nacimiento del feminismo europeo”, *Cuestiones Pedagógicas*, 21. zenbakia, pp. 391-417.

¹²¹ TANZI, Vito eta SCHUKNECHT, Ludger (2000), *Public Spending in the 20th Century*, p. 9, eta KEYNES, John M. (1926), *The end of Laissez-Faire*, pp. 46-47.

3.2 Grafikoa: Gobernuaren Gastu Erreala 1870-1980 (BPG %)



Iturria: Egileak egina: Vito TANZI eta Ludger SCHUKNECHT: *Public Spending in the 20th Century*, liburuko datuak erabiliz egina

Hezkuntzak gero eta interes gehiago zuen estatuentzat, ondorioz XIX. mendearen bigarren erditik aurrera lehen mailako doako hezkuntza eskaintzen hasi ziren, hazkunde ekonomikoa eta berdintasun soziala ahalbidetzen zituela zioen ideiarri jarraituz. Zentzu honetan, Bilboko Udalak, hezkuntza eta honen bitartez iraultza soziala zein gizartearen modernizazioa sustatzeko politika ugari eraman zituen aurrera XIX. mendearen azken herenetik aurrera, tartean 1882an garaturiko “Erreforma Proiektua”. Proiektu honek, *Institución Libre de Enseñanza* delakoaren influentzia garbia zuen. Hezkuntzaren bitartez, behartsuenak ere barneratuz gizartea eraldatzeko helburua zuen, inteligentzia eta moralitatea sustatuz¹²².

Dena den, eskolara zihoan biztanleen kopuruak nabarmenki baxua izaten segitzen zuen orokorrean, populazioaren parte handi batek alfabetatu gabea izaten jarraitzen zuen ondorioz. Lehen Mundu Gerraren bezperan, Espainiar Estatuak, ez zuen bere BPGaren %0,5 inguru baino zuzentzen hezkuntzara, inguruko herrialde garatuen arteko bataz bestekoa %1etik gora aurkitzen zen bitartean¹²³.

¹²² RUIZ de LOIZAGA, Maite (2015), *Primeras letras, “revolución social” y modernización en Bilbao (1876-1920)*, UPV-EHU, Bilbo, pp. 63-65.

¹²³ ESPUELAS, Sergio (2013), “La evolución del gasto social público en España (1850-2005)”, pp. 61-65.

Langileen prestazioen alorrean, 1920ko hamarkadarako Europako herrialde gehienek langileen erretirorako nolabaiteko aseguru bat garaturik zuten jada¹²⁴, beren eraginkortasuna eta garapen maila benetan mugatua eta hauetako asko boluntarioak baziren ere¹²⁵. 1929ko Crack-a benetako inflexio puntu bat bilakatu zen, langabeziaren arazoari aurre egin behar izatearen ondorioz pentsio eta langabeziari zuzenduriko BPGaren zenbatekoak gorakada nabari bat bizi izan bai zuen mendebaldeko herrialde gehienetan.

Gastu publiko hau finantzatzeko, zergen bilketaz gain zor publikoaren emisioak ere beharrezkoak ziren. Espainiaren kasuan XIX. mendetik jada, zorraren interesen ordainketak, estatuaren finantza baliabideen zenbateko nabari bat jaten zuten. Lehen Mundu Gerraren testuinguruan, zorpetze mailak beherantz egin bazuen ere, esportazioen ondorioz hein handi batean, honek ez zuen luzaro iraun. Primo de Riveraren Diktaduraren garaian aurrera eramano herri lan programa izugarriek (errepide, ureztatze, urtegi...) zor publikoa hastea ekarri zuten. XIX. mendearen azken herenean, gerra kolonialen testuinguruan, bizi izandako zorpetze mailalara iritsi ez bazen ere, proiektu megalomano hauen aldeko apustua, ez zen hauek finantzatzea ahalbidetuko lukeen erreforma fiskalarekin batera iritsi, ondorioz aurrerago ikusiko dugun bezala, erabaki honek II. Errepublikaren garaiko gobernuaren herri lan politika baldintzatu zuen¹²⁶.

Herrialde kapitalistetan, gobernuaren diru poltsa bete ohi zuen iturri nagusia, zerga ez zuzenena zen aspalditik, II. Mundu Gerraren ondorengo munduan, ongizate estatuaren garapenaren testuinguruan zerga zuzenek gero eta pisu nabariagoa izango badute ere. Sistema honen efizientzia ezak, gehiegizko zorpetzearekin erlazio zuzena zuen. Mailegu festa honek epe luzeko ondorioak izan zitzaizkeen (baita gaur egun ere), batez ere herrialdearen hazkunde tasa baxua eta ordaindu beharreko interesen zenbatekoa altua zenean (Espainiako kasuan bezala). XIX. mendearen amaieratik, hainbat herrialdek BPGaren %50etik gorako zorra zuten jada, gerra kolonialen eta beste hainbat liskarren

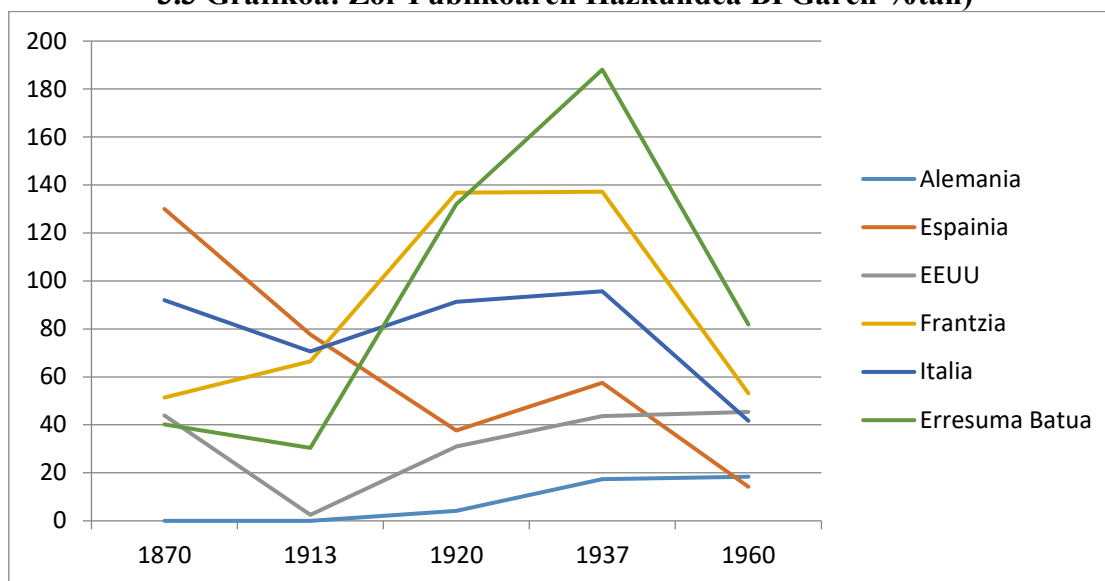
¹²⁴ Derrigorrezko langabezia aseguruak, enpresariekin eta lurjabeekin talka egin ohi zuen. Bestetik zeharkako zerga berriak ezartzeko arazoak egon ohi ziren, beharrezkoak zirenak, aseguruak nolabaiteko bermeak izatea nahi bazen. Ondorioz ez kasu gutxitan seguru boluntarioen aldeko apustua egin zen, Espainiar kasuan bezala.

¹²⁵ ESPUELAS, Sergio (2013), "Los obstáculos al desarrollo de los seguros sociales en España antes de 1936: el caso del seguro de desempleo", pp. 77-110.

¹²⁶ COMÍN, Francisco (2013), "Las crisis y los arreglos de la deuda soberana en la España contemporánea (1808-2012)", pp. 241-273.

ondorioz gehienetan. I. Mundu Gerraren leherketarekin, bertan parte hartu zutenen zorpetze mailak gorantz egin zuen berriz ere, baina liskarra positiboa izan zen bertan parte hartu ez zuten herrialdeen finantzentzat. 1929an lehertu zen mundu mailako krisiak, zor publikoaren hazkunde bat ekarri bazuen ere, ez zuen orokorrean BPGaren %10eko igoera bat baino gehiago ekarri. Igoera hau, kasu gehienetan langabeziaren arazoari aurre egiteko eta industria suspertzeko tresnak garatzera zuzendu zen.

3.3 Grafikoa: Zor Publikoaren Hazkundera BPGaren %tan)



Iurria: Egileak egina, ondorengo iturrietako datuak erabiliz: COMÍN, Francisco eta HERNÁNDEZ, Mauro (2013), *Crisis económicas en España. 1300-2012. lecciones de la historia*, Alianza Ensayo, Madrid eta TANZI, Vito eta SCHUKNECHT, Ludger (2000), *Public spending in the 20th century*.

1929an hasiriko Depresio Handiak¹²⁷, agerian laga zituen ordu arte garatutako gizarte segurantzaren sistemen gabeziak. Testuinguru honetan, krisiak sorturiko egoerei aurre egiteko babes tresna berriak sortu behar izan ziren. Gainbehera ekonomikoak, merkatu ekonomia bere burua kanpo laguntzarik gabe kudeatzeko prestaturik ez zegoela adierazi zuen askorentzat. Ondorioz, estatu askok ekonomian esku hartzeko erabakia hartu zuten, Estatu Batuetako gobernuak adibidez, herritarrei esperantza eta konfiantza itzultzeko New Deal delako herri lan sustapen programa jarri zuen abian 1933an. Era honetan, azpiegituren aurrekontuetan aldaketak egitea onartu zen, langabetu kopuru handiago bati

¹²⁷ 1929ko New York-eko burtsaren Crack-ak, Estatu Batuetako ekonomiak zituen arazo ezkutuak bistaratu zituen. Gertaera honek ordurarte ezagutzen ez zen tamainako mundu mailako krisi ekonomiko bati hasiera eman zion. I. Mundu Gerran parte hartu zuten europar potentziek (Frantzia eta Erresuma Batua), beren nagusigoa galdua zuten jada eta Estatu Batuekin zorpeturik aurkitzen ziren. Herrialde hauek, Alemaniari, gerraren erreparazioak ordaintzea eskatzen zioten bitartean.

soldata bat eskaintzeko helburuarekin, egoera kaxkarrenean aurkitzen zirenei laguntzeko neurri desberdinak adosten ziren bitartean¹²⁸.

Gainbehera ekonomikoak, premiazko gizarte neurrien, subsidio eta transferentzien ugaritze bat ekarri bazuen ere, bertara zuzenduriko baliabideak erlatiboki baxuak izaten jarraitu zuten. 1937an, Espainiak BPGaren %2,5 eta Estatu Batuek %2,1a zuzentzen zuten subsidioa gisa emaniko diru laguntzetara, inguruko herrialdetako batz bestekoa %4,5 inguruan aurkitzen zen bitartean. Ondorioz ulertzekoa da, langabeziari aurre egiteko orduan beste bide batzuek laguntza zuzenek baino garrantzia handiagoa izan zutela bertan¹²⁹.

XIX. mendetik Lehen Mundu Gerraren bezpera arte, garapen maila jakin bat zuten herrialde gehienek enplegu osoa zuten, nahiz eta langileriaren bizi baldintzak penagarriak ziren. 1929ko crack ekonomikoak langabezia izugarri haztea ekarri zuen, lanik gabe aurkitzen zen populazioaren zenbatekoa, populazio aktiboaren %10etik gorakoa izatera pasa zen herrialde gehienetan. Italia eta Alemanian berriz, langabezia tasak nabarmenki baxuak izaten jarraitu zuten, hein handi batean lan publikoa sustatzeko programei eta gastu militarri “esker”. 1932an, Mundu osoan 40 miloi langabetik gora zeuden, langabezia osoa eta partziala bereiztu beharko bagenitu ere¹³⁰. Enplegu falta arazo bat bilakatu zen mendebaldeko herrialde industrial gehienetan, non langabezia tasek inoiz ezagutu ez ziren mugak gainditu zituzten.

Nazioarteko krisi honen testuinguruan, ordu arte langabeziari aurre egiteko abian jarritako neurriak motz geratu ziren. Ondorioz, hau pairatu behar izan zuten herrialdeetako gobernuek egoerari aurre egiteko ideia eta politika desberdinak jarri zituzten abian. Hurrengo atalean, Estatu Batuetan 1933tik aurrera martxan ipini zuten New Deal programa eta Nazioarteko Lanaren Bulegoak langabeziari aurre egiteko proposaturiko neurri sortaren analisisian murgilduko gara.

¹²⁸ Informazio gehiagorako, ikusi: ASHFORD; Douglas eta KELLEY, E.W. (1986) *Nationalizing social security in Europe and America*.

¹²⁹ ESPUELAS, Sergio (2013), “Los obstáculos al desarrollo de los seguros sociales en España antes de 1936: el caso del seguro de desempleo”, pp. 77-110.

¹³⁰ LÓPEZ FDEZ DE LASCOITI, Enrique (2009), “Crack de 1929: Causas, desarrollo y consecuencias”, *Revista Internacional del Mundo Económico y del Derecho*, 1. bolumena. pp. 10-11.

3.2 29 Crack-aren ondorioak gainditzeko saiakerak: Roosevelt Presidentearen New Deal-a eta Nazioarteko Lanaren Elkartearen gomendioak

3.2.1 Roosevelt Presidentearen New Deal programa

1929ko urriaren 24ean New York-eko Burtsak jasan zuen Crack-a mundu kapitalistak inoiz ezagutu zuen krisirik handiena bilakatu zen. Wall Street-en erorketak inbertsore ugari hondamenera eta banku zein enpresa asko atek ixtera eramán zituen. Egoeraren aurrean langabeziak izugarri egin zuen gorantz. Laster arazoa munduko herrialde garatu gehienetara zabaldu zen, baita hauekin lotura zuten herrialde azpigaratuetara ere. I. Mundu Gerraren ondorioetatik ateratzen ari zen Europan ere eragin izugarria izan zuen.

Espainiari dagokionean, 1920ko hamarkadaren amaieran, nekazaritzan oinarrituriko ekonomia nagusi zen estatu erlatiboko atzeratu bat izaten jarraitzen zuen. Ondorioz, nazioarteko krisia ez zen mendebaldeko herrialde kapitalista garatuetara bezain pronto iritsi, ezta ere intentsitate berdinarekin. 1930. urtean bertan piztu zen krisiak kanpo bezain beste barne eragile izan zituen, ekonomikoa ez soilik, politikoa ere izan zena. Dena den desberdintasun hauek ez zuten krisiaren aurrean beste estatu batzuek praktikan ipintzen zituzten politen inguruko interes nabari bat egotea oztopatu. Gainera, barne desoreken eraginez, baziren herrialde industrialek bizi zuten gainbehera ekonomikotik gertuago aurkitzen ziren probintzia eta lurraldeak baita ere. Industrializazio maila altu bat eta dibertsifikazioa eskasa zuten lurretan krisiak eragin nabaria izan zuen, hots Bizkaian.

John Marynard Keynes ekonomialari ospetsuaren lanak espainiar politikarien artean oso ezagunak ez baziren ere, urte hauetan Madrilen hitzaldiren bat eman bazuen ere, Nazioarteko Lanaren Bulegoaren gomendioek eta 1933tik aurrera abian ipini zen New Deal-aren nondik norakoek oihartzuna izan zuten Iberiar Penintsulan.

Bere ideian arrakasta komunikabide iturrien garapenaren testuinguruan kokatu behar dugu, Roosevelt-ek, baliabide hauen bitartez bere aldeko iritzi publiko sendo bat sortzen jakin zuen. Herritarren eta mundu kapitalistaren aurrean, krisi egoera batean instituzio demokratiko eta kapitalismoaren balioetan fedea eta konfiantza zuen demokrata liberal bat bezala agertuz¹³¹. Iritzi publikoa sortzeko orduan irratia, prentsa eta zinemak zuten garrantziaz ohartu eta trebeki erabili zituen.

¹³¹ ARROYO, María Luz (2001), *Industria y trabajo en el New Deal de Franklin D. Roosevelt a través de la prensa española, 1932-1936*, Universidad Complutense, Madrid, Argitaratu gabeko doktoretza tesia,

Babes honen laguntzarekin, Depresio Handiaren garaian, Estatu Batuetako gobernuak eskura zituen tresnak erabiliz ordu arteko politika ekonomikoa eraldatzea lortu zuen. “New Deal” bezala ezagutuko den politikaren baitan, 1933 eta 1939 bitartean larrialdietarako gastu federalaren bi heren herri lan programak finantzatzeko erabili ziren. Hau kudeatzeko, gobernu agentzia edo bulego desberdinak sortu ziren, Public Works Administration eta Works Progress Administration besteak beste¹³².

PWA sortu berriak 3.300 milioiko Dolarreko aurrekontu bat zuen (BPGaren %5.9 inguru) 1933an, azpiegitura eta eraikin handien eraikuntzara zuzendu zena. 1935ean sortu zen WPA delakoak berriz 4.880 miloi Dolar jaso zituen (BPGaren %6.7 inguru), batez ere eraikuntza arinen, ekoizpen denbora larregirik eta langile kualifikaturik behar ez zuten proiektuen errealizaziora zuzendu zirenak (sorospen herri lanak alegia), 1943an desagertu zen arte, programa honetaz baliatu ziren langile kopurua 8 miloi inguruan kokatu ohi da¹³³. Langabeziaren arazoa gutxitzen lagundu bazuen ere, ez zuen kongresuaren eskutik arazoa konpontzeko adina funtsik lortu, ondorioz, bere lanetan zebiltzan langileek urte bateko lana baino ez zuten bermaturik izaten. Antzeko zerbait gertatzen zen Araba, Bizkaia eta Gipuzkoan lan krisiari aurre egiteko sustatutako herri lanekin ere. Bertan jarduten zuten norbanakoek, lanek irauten zuten bitartean baino ez bai zuten soldata bermaturik.

Bestetik, lan hauetan parte hartuko zuten norbanakoak aukeratzeko enplegu sistema nazional bat jarri zen abian 1933tik aurrera. Urte horretako ekainaren 6an, *National Employment System Act* delakoa sinatu zen, bertan enplegu bulego sare nazional baten garapena aurreikusten zen, estatu desberdinekin lankidetzan aurrera eramango zena¹³⁴.

Aurrerago ikusiko dugun bezala Bigarren Errepublikaren garaian, Gobernu Zentralak, enplegu bulego sare publiko bat sustatu zuen. Populazio nukleo nagusi eta hirietako bulegoak probintziako kolokazio bulegoaren menpe geratzen ziren teoriarik eta hauek aldi

p.168; PARRISH, Michael (1992), *Anxious Decades. America in Prosperity and Depression 1920 1941*, W.W. Norton & Company, New York, p. 289.

¹³² SCOTT, Jason (2005), *Building the new Deal Liberalism: The Political economy of Public Works, 1933-1956*, p. 71.

¹³³ DANIELS, Roger (1975), “Public Works in the 1930s: A Preliminary Reconnaissance”, p 5. Informazio gehiagorako ikusi: ARMSTRONG, Ellis (ed) (1976), *History of Public Works in the United States, 1776-1976*, p. 681.

¹³⁴ Informazio gehiagorako ikusi: GUZDA, Henry P (1983ko ekaina) “The U.S. Employment Service at 50: It Too Had to Wait Its Turn”, *Monthly Labor Review*, 106. bolumena, 6. zenbakia, pp. 12-19.

berean, Madrilgo bulego nagusiaren menpe. Langabetuei beren jaioterrian lana bilatzeaz gain, lan eskaria eta eskaintza orekatzeko helburuarekin, langileak lana aurkitzen zen lekura lekualdatzea aurreikusteen zuen. Errealitatean, II. Errepublikako ezegonkortasun politiko eta sozialak hauen garapena oztopatu zuen. Hobekien funtzionatu zuten bulegoen artean, Bizkaiko atalean landuko dugun Bilboko partida judizialeko bulegoa aurkitzen zen, errealitatean bulego probintziala izango balitz bezala funtzionatu zuena.

Basoberritzeen arloan, Estatu Batuetako gobernuak, 1933ko martxoan *Reforestation Relief Act* delakoa onartu zuen. Honen bitartez batez ere gazteentzat zuzendurik zeuden basogintza eta basoen babesarekin loturiko lanak bultzatu nahi zituen. Horretarako kanpamendu antzekoak jarri zituzten abian estatu desberdinetan, 250.000 gazte ingururi soldata txiki bat eta ofizio bat emateko helburuarekin¹³⁵. Bizkaia, Gipuzkoa eta maila txikiagoan Arabako Diputazioek ere basoberritzeak sustatu bazituzten ere, errepide edo bestelako azpiegiturekin erlazionaturik zeuden lanek baino eragin askoz mugatuagoa izan zuten langabezia tasaren gainean. Dena den, landa munduko langabetu batzuei sarrera gehigarri batzuk izatea ahalbidetu zieten.

Roosevelt presidentearen administrazioak aurrera eramano politika hau, ekonomia keynesianista bezala ezagutzen hasiko den politika ekonomikoaren ildoan zihoan, non estatuak ekonomian ordu arte ezagututakoa baino parte hartzea aktiboagoa zuen. Aipatzekoa da ordea, 1933an Presidenteak ez zuela Keynes-en libururik ezagutzen¹³⁶.

Azpiegituren promozioa justifikatzen zuten arrazoiak hainbat ziren: Batetik, garapen ekonomikoa eta harreman komertzialak errazten zituzten, Public Works Administration

¹³⁵ ARROYO, María Luz (2001), *Industria y trabajo en el New Deal de Franklin D. Roosevelt a través de la prensa española, 1932-1936*, Universidad Complutense, Madrid, Argitaratu gabeko doktoretza tesia, p. 258; FARR, Finis (1972), *F.D.R.*, Arlington House, New York, p. 127.

¹³⁶ 1920ko hamarkadan jada, Keynes langile familiak, kasu askotan, noiz eta zein kantitatetan lan egin nahi zuten erabakitzeke gai ez zirela ohartu zen. Ondorioz, familia bakoitzak aurrekontuak ezarritako mugez gain, momentu bakoitzean saldu zezakeen lan indarra ere mugaturik zuen. Gauzak horrela, lanpostuen urritze baten aurrean, lan eskaintzaren handitze bat ekartzen zuena, familiek beren kontsumoa egoera berrira egokitu behar zuten. Lan merkatuaren erreperazioa, finantza merkatuarena baino askoz geldoagoa zela aipatzearekin batera.

Keynesek lan merkatuaren inguruan zuen ikuspegia ezagutzeko, ikusi: KEYNES, John M. (2006), *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*, Fondo de Cultura Económica de España, Madrid.

delakoaren bitartez batez ere. Bestetik, gizarteren ongizate mailan zuzenki eragiten zuten, Work Progress Administration-en bidez hein handi batean¹³⁷.

Baina langabeziari edo garapenari, zeri eman behar zitzaion premia handiena? Zeintzuk ziren funts publikoak banatzeko erabili behar zituzten irizpideak? Bizikaiko eta Gipuzkoako Diputazioetan gertatu zen bezala, Estatu Batuetako gobernuaren kasuan, azpiegitura nabarmen eta modernoek eraikuntzaren aldekoek eta langabeziari aurre egiteko sorospen herri lanak babesten zituztenek talka egingo dute zenbaitetan. Tamaina handiko herri lanen kasuan, hauek sortzen zuten lan karga ez zuzena zen beren defendatzaileen argudiorik indartsuena. Izan ere lanen aurrekontu osoaren %40 inguru proiektu hauek gauzatzeko ahalmena zuten eremuetako industrien esku geratzen zen. Espainiar Estatuaren kasuan, Bizkaiko Industriak izango dira beste probintzia batzuetan aurrera eramango diren lanen onuradun nagusietakoak.

New Deal programaren izaerari dagokionean, Roosevelt berak egoeraren aurrean, honi aurre egiteko metodo bat aukeratu eta martxan jartzea defendatzen zuen, kale eginez gero, beste batekin saiatur. Zentzu honetan hainbat historiagilek, New Deal-aren barnean programa desberdinak zeudela esan ohi dute, industria, banku, herri lan, benefizentzia eta landa garapena barne hartzen zituztenak¹³⁸.

Politika hauen atzean aurkitzen zen ideologiari zegokionean, zenbaitentzat ez zen sistema ekonomiko kapitalista egonkortzea bilatzen zuen programa bat baino gehiago. Aurreko garaian, Herbert Hoover presidenteak erabilitako politiken jarraipena baino ez. Espainian, Francisco Largo Caballero, UGT eta PSOEko buru, zein Nazioarteko Lanaren Elkarteko espainiar ordezkaria izan zenak, *New Deal*-aren izaera burgesa kritikatu zuen, Azañaren gobernuak aurrera eramano politikekin pareko zela adieraziz¹³⁹.

Julian Besteirok bestetik, PSOE eta UGTko buru izan zenak baita ere, Roosevelt-en politikaren garrantzia azpimarratu zuen, orokorrean ikuspegi positiboago bat, eta beste

¹³⁷ Eraldaketa ekonomikoaren eta jarraitutako politiken inguruko informazio gehiagorako, ikusi: MOSS, David (2002), *When All Else Fails: Government as the Ultimate Risk Manager*.

¹³⁸ Informazio gehiagorako, ikusi: ARROYO, María Luz (2001), *Industria y trabajo en el New Deal de Franklin D. Roosevelt a través de la prensa española, 1932-1936*, Universidad Complutense, Madrid, Argitaratu gabeko doktoretza tesia; ROOSEVELT, Franklin (1973), *On Our Way*, Da Capo Press, New York.

¹³⁹ ARROYO, María Luz (2001), *Industria y trabajo en el New Deal de Franklin D. Roosevelt a través de la prensa española, 1932-1936*, Universidad Complutense, Madrid, Argitaratu gabeko doktoretza tesia p. 224; HALASZ, Nicholas (2011), *Roosevelt through foreign eyes*, p. 48.

herrialde batzuentzat eredu bat izan zitekeela nabarmenduz. Egiten duen analisiaren interesa dela eta, *Leviatán* aldizkarian argitaraturiko artikulua eranskinetan aurkitu dezakezue¹⁴⁰.

Bai Roosevelt zein Azañaren kasuan, bi gobernuen politikak, gizartearen ongizate maila hobetzea helburu zutela esan daiteke, baina sistema eta gizartea goitik bera eraldatu gabe. Bi kasuetan baita ere herri lanek, bestelako prestazioen ahuleziaren aurrean pisu nabaria izango dute lan krisiari aurre egiteko neurrien artean, enpresa pribatuei eginiko eskariekin batera. Ekonomia aktibatzeaz gain, politika hauen bitartez, ordena mantendu eta liskar sozialak ekidin nahi ziren, horretarako sistema kapitalistaren gurpila mugiarazten zuten talde guztien (langile, enpresa buru eta gobernu desberdinen) inplikazioa beharrezkoa zelarik. Estatu Batuen kasuan, aurkariak egon baziren ere, politika hauek aurrera eraman ahal izateko beharrezko kohesioa lortu zen, hasiera batean behintzat. Espainiar Estatuaren kasuan elkarlan hau zailagoa izan zen eta proiektu asko, enpresarien edo lekuan lekuko botereen interesen aurka zihoazelako bertan behera geratu ziren.

Dena den New Deal-ak ez zuen langabeziarekin eta pobreziarekin amaitzea lortu, langabetu ugari diru sarrera bat izatea bermatu bazien ere. Kritiken artean depresioaren eragina eta langabezia gutxitzea lortu ez zuela esan ohi da, ideia honen defendatzaileek lan krisia II. Mundu Gerraren leherketarekin amaitu zela defendatu ohi dute. Zentzu honetan, baliteke lan erreformaren ingurukoak izatea aurrerapausorik nabarienak, langabeziaren edo zahartzaroaren aseguruia edo negoziazio kolektiboari eskainiriko babesa bezala. Neurri hauek, arazoa konpontzeko balio izan ez bazuten ere, krisiaren ondorioak leuntzeko tresna baliagarri bat izan ziren. Lan balditzen eta soldaten hobekuntza bat ahalbidetzearekin batera¹⁴¹.

3.2.2 Nazioarteko Lanaren Bulegoaren iritzi eta gomendioak

Nazioarteko Lanaren Bulegoa, Nazioarteko Lanaren Elkartearen idazkaritza nagusia da. Organismoaren jardueren arduraduna, bere baitan ikerkuntza zentro bat, eta lanaren

¹⁴⁰ Informazio gehiagorako, ikusi 10.1. eranskina.

¹⁴¹ ARROYO, María Luz (2001), *Industria y trabajo en el New Deal de Franklin D. Roosevelt a través de la prensa española, 1932-1936*, Universidad Complutense, Madrid, Argitaratu gabeko doktoretza tesia, pp. 224-227; HOOVER, Herbert (1953), *The Memoirs of Herbert Hoover. The Great Depression, 1929-1941*, Hollis & Carter, London, p. 485; EDWARDS, Paul (1987), *Las huelgas en los EE.UU., 1881-1974*, Ministerio. de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, p. 162.

munduarekin loturiko gaiak eta gomendioak plazaratzeko argitaletxe bat ditu besteak beste.

Munduko herrialde desberdinen enplegu politikan eragin duen erakunde honen sorrera, Versailleseko Itunaren (1919) ondorio izan zen eta Washinton-en urte bereko urrian ospaturiko batzarrean eman zitzaion hasiera. Espainiar langile erakundeen ordezkaria gisa, UGTko idazkaria zen Francisco Largo Caballero izendatu zuten.

Bere bizitzako lehen urteetan zehar, langabeziaren arazoien eta hauek gutxitzeko bideen inguruko lanak ez ziren falta izan, langabezia murrizteko estatuak eskura zituzten tresnak, herri lan programak edo langabezia seguruak izan ziren gai honekin loturik landuriko aspektu nagusiak. Hauen artean 1919an bertan Washington-en ospaturiko biltzarrean adosturiko Langabeziaren Inguruko Hitzarmena aurkitzen zen (1921eko uztailaren 14an indarrean sartu zena), eta aurrerago II. Errepublikaren garaian langabeziari aurre egiteko garaturiko lege eta dekretuak aztertzean ikusiko dugun bezala Espainiar Estatuan ere eragina izan zuen. Lan merkatuaren inguruko estatistikak ere pisua hartzen joan ziren 1920ko hamarkadan aurrera egin ahala, lan merkatuaren egoeraren berri ematen zuten txostenak argitaratzen hasi ziren ondorioz.

Interes hau, Guerra Handiaren ondorengo munduaren testuinguruan kokatzea funtsezkoa da. Izan ere garai horretan, mundu kapitalista garatuko sistema ekonomikoa aldaketa sakonen premian aurkitzen zen. Herrialdeen arteko desorekak, protekzionismoa eta ekoizpen zein langabeziaren arteko erlazioaren inguruko eztabaidak ohikoak bilakatu ziren. Zentzu honetan, *Lanaren Nazioarteko Aldizkariak*¹⁴² lan merkatua eta bere baldintzen inguruko analisi sakon bat burutu zuen 1920ko hamarkadan zehar.

Lanaren Nazioarteko Elkarrekin, krisi sakonak ekiditeko neurrien artean, langabezia eta eskariaren inguruko aldizkako indizeak garatzea proposatzen zuen. Era honetan ezegonkortasun ekonomikoak eta honek sortutako gorabeherak ekar zitzaizkien arazoak aurreikusi nahi zituzten, neurriak ahalik eta bizkorren inplementatzeko helburuarekin. Beren aburuz, gestio ekonomikoak bizi zituen buruhausteen eragile nagusia, nazioarteko

¹⁴² Informazio gehiagorako ikusi: Oficina Internacional del Trabajo (1924) “Unemployment, 1920-23”; FUSS, H. (1926) “Unemployment in 1925”, *World of Work Magazine*, 14. zenbakia, Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo (1924), “Bank credit and unemployment”; MARTIN, P. W. (1926), “Overproduction and underconsumption: a remedy”, *World of Work Magazine*, 14. zenbakia, Ginebra eta FUSS, H. (1927), “Money and unemployment”, *World of Work Magazine*, 16. zenbakia, Ginebra.

moneta sistema eskasa zen¹⁴³. Estatuak ez zuten interes handirik erakutsi proposamen hauetan ordea eta kasu gehienetan ez ziren aldi behingo estatistikak era sistematikoan egiten hasi 1929ko Crack-a iritsi zen arte.

Depresio Handiaren leherketarekin batera, herrialde desberdinetako gobernuek Nazioarteko Lanaren Bulegoak argitaraturiko proposamenengatik interesa erakusten hasi ziren. Langabeziaren eta honen aurkako planteamendu teorikoak, paperetik errealitatera eramateko beharra sortu zenean alegia. Inoiz ezagutu ez ziren langabezia tasen aurrean, agintariek krisiari aurre egiteko eskura zituzten tresnek baliorik ez zutelarik zuten. Ordu arteko krisiei aurre egiteko, lekuan lekuko sorospen herri lan txikiez edo benefizentziaz baliatu izan ziren, luzaro iraun ohi ez zuen lan faltari aurre egiteko aski izan ohi zirenak¹⁴⁴.

1930. hamarkadaren bigarren erditik aurrera mendebaldeko estatuak gobernuek ekonomia eta merkatuak kontrolatu eta arautzeko tresna, erremenda eta politika desberdinak garatzen hasi ziren. *Laissez faire* delako politika zokoratu eta ekonomiaren gaineko kontrol zurrunago baten aldeko apustua egin zuten, lana bermatzea beren helburu nagusietako bat bilakatuz¹⁴⁵. 1929ko Crack-aren testuinguruan, Nazioarte Lanaren Bulegoak, langabeziaren gaia jorratzeari ekin zion, 1931an, II. Errepublika iritsi zenerako jada, hainbat argitalpen kaleraturik zituen.

Gauzak horrela, 1931an, lan krisiari, herri lanen bitartez aurre egiteko neurri ugari eta herrialde desberdinetan aurrera eramaten ari ziren politiken sintesi bat argitaratu zuen. Errealitatean hainbat kongresu eta biltzarretako aktak eta elkarteko teknikarien gomendioak zirela esan daiteke, hizkuntza ugaritara itzuliak izan zirenak, tartean gaztelania, *El Paro y las obras públicas* izenburupean. Liburu honek interes nabaria piztu zuen, momentuko zentro ezkerreko gobernuan, baita ere enpresa buru zein errepide, kanal eta portu ingeniarietan. Azken hauek *Revista de Obras Públicas* delakoaren bitartez

¹⁴³ Oficina Internacional del Trabajo (1924), "Unemployment in its national and international aspects.

¹⁴⁴ Gaur egun ezagutzen dugun langabeziaren kontzeptua, industria iraultzarekin batera sortu zela esan dezakegu. Nekazaritza eta abeltzaintza nagusi zen gizarteetan, lan falta uztaren inguruko gorabeherekin estuki loturik egoten zen. Industria iraultzak, populazioaren zati handi bat hiri eta inguru industrialetan metatzen hasiko da. Ondorioz ziklo ekonomiko eta industrialen menpe geratuko dira, gero eta konplexuagoa eta mundu mailako bilakatzen joango den merkatu baten baitan.

¹⁴⁵ RODGERS, Gerry, LEE, Eddy eta VAN DAELES (2009), *La Organización Internacional del Trabajo y la lucha por la justicia social, 1919-2009*, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, pp. 183-189.

adierazi zituzten beren iritziak, baita beren arteko desadostasunak, hurrengo atalean aztertuko dugun bezala.

Nazioarteko Lanaren Bulegoak, 1919an sortu zenean bere kideei herri lan programa bat garatu eta ahal zen neurrian hauek langabeziak gorantz egiten zuen momentuetarako gordetzea proposatu zien¹⁴⁶. Politika honen barnean, herri lan publiko guztiak sartzen ziren, autoritate publikoek bultzatuak, kontratista pribatuek edo aginteak era zuzenean kudeatuak, gizartearentzat onura bat zekarten organismo pribatu edo erdi-pribatuek sustatutako lanak, adibidez: trenbideak, garraioak, ur, gas eta elektrizitate hornidura besteak beste. Lan hauek lanik gabe geratu ziren langileak beste ofizio batzuetan kualifikatzeko bidea izan zitezkeen baita ere, langabezia kronikoa gutxitzen lagunduz horrela.

Elkarteak, herri lanak depresio aldiatarako lagatzearen aldeko beste argudio bat zuen baita ere. Izan ere herri lanak krisi egoeratarako gordetzen baziren, ziklo ekonomikoaren goranzko joera indartzea saihestuko zen. Autoritateek enpresa pribatuen adibidea jarraitzen bazuten ordea; beren proiektuak eskaria eskaintzaren gainetik aurkitzen zenean aurrera eramanez, prezioen, lan eskuaren, materialen eta kapitalaren kompetentzian eragingo zuten, “boom” ekonomikoa eta ondorengo gainbehera sustatuz¹⁴⁷.

Dena den zenbaitetan herri lanak langabezia momentuetarako gordetzea ezinezko suertatzen zela onartzen zen. Kasu bakoitzean aurrekarien eta langabezia motaren (kronikoa, ziklikoa edo behin behineko) arabera bere erabilera egokiagoa izango zela adieraziz. 1919tik aurrera Europako hainbat herrialdek desoreka ekonomiko desberdinak jasan zituzten, ondorioz langabezia jarrai bat bizi izan zuten, estatu hauek ezin izan zutelarik herri lanik Depresio Handia etorri zenerako gorde¹⁴⁸.

Herri lan proiektuak aurreratatu edo atzeratzearen inguruko ideiak eztabaida nabari bat piztu zuen Nazioarteko Lanaren Elkarteko parte ziren herrialdeetako ordezkarien artean¹⁴⁹. Askoren iritzi politikak honek proiektuen kostu errealean era zuzenean eragingo

¹⁴⁶ Oficina Internacional del Trabajo (1931) *El paro y las obras públicas*, pp. 5-6.

¹⁴⁷ *Ibidem*, pp. 7-8.

¹⁴⁸ *Ibidem*, p. 279.

¹⁴⁹ Ondorengo lerroetan, Nazioarteko Lanaren Elkartek, herri lanen bitartez langabezia tasa gutxitzeko proposaturiko aukeren inguruan jardungo dugu. Horretarako, ondorengo argitalpenean jasotako aukera desberdinak laburtu dira: Oficina Internacional del Trabajo (1931), *El paro y las obras públicas*.

zuen, erakundeak kontrakoa esaten bazuen ere. Bizkaia, Gipuzkoa eta Arabako Diputazioetan, langabeziari aurre egiteko etorkizun batean garatzea pentsatzen zuten hainbat proiektu abian jartzeko saiakerak egon ziren. Aurrerago, haiei dagokien ataletan aztertuko dugun bezala.

Politika hauen kontra azaltzen zirenen artean depresio garaian hasiriko herri lanek, enpresa pribatuen moneta erabilgarrian era negatiboan eragiten zutela eta langabeziaren gaineko eragina oso mugatu zela zihoen ideia nabarmentzen zen. Erakundearen ikuspegiari dagokionean, bere helburua oparotasun garietan botere publikoek kapital gutxiagoa erabiltzea zen, industria pribatuari baliabide finantzario gehiago lagaz horrela. Krisia denboran zehar luzatzen zenean, organismo publikoek kapital gehiago erabiltzeak langabezia tasa gutxitzen laguntzen zuela defendatzen zuten, enpresa pribatuen finantza baliabide eragin gabe. Krisiren aurrean, zirkulazioan zegoen monetak beherantz egin zuela adierazten zuten, kreditu kopurua ere uzkurtuz. Herri lanetara zuzendu beharreko diru kantitatea bankuekiko harturiko jesapenen bitartez finantzatzuz gero, proiektu hauek eros ahalmena handitzeko erabili zitezkeen beren aburuz.

Guzti hau bateratu eta politika uniforme bat garatzeko estatuak koordinazio organo zentral bat sortzearen garrantzia azpimarratzen zuten. Batetik, kontratazioa kolokazio bulego publikoen bitartez eraman beharko zen aurrera, enpresa adjudikatzailerik kontratazio exijentziak aurretik azaldu beharko zitzaizkien, lanak jada hasita bazeuden gobernuren eta enpresaren arteko akordioa beharrezkoa izango zen. Barometro ekonomiko bat garatzeko ikerkuntzak eta lanak aurrera eraman beharko ziren, krisia noiz zetorren eta langabeziaren aurkako herri lan programei hasiera emateko momenturik egokiena ezagutzeko helburuarekin. Honi jarduera ekonomikoaren gaineko datuak gehitzearen garrantzia azpimarratzen zuten. Lan merkatuaren eta ekonomiaren gaineko kontrol erraminta fidagarri bat osatzen joateko helburuarekin.

Herri lan hauen finantzaketa arazo ugari planteatzen zituen beste aspektu bat zen, bi aukera nagusi jorratu ziren Ginebran ospaturiko batzarretan, zerga eta jesapena. Alde batetik zergak denbora bat behar du bere fruituak emateko, eta era mugatuan erabiltzea baino ez da posible izaten. Bestetik, autoritateek dirua maileguan eskatu eta hainbat urtetan zehar itzuli dezakete, baina honek etorkizuneko politikak baldintza ditzake, zorra gehiegi handitzen denean. Ondorioz hainbat kidek pixkanaka dirua aurrezten joateko edo epe motzeko maileguak eskatzeko proposamena egin zuten, ordurarte bide honetan ezer gutxi egin zela onartzearekin batera.

Bestetik, langabeziari aurre egiteko erabili zitezkeen herri lan edo eskari arruntak eta sorospen obrak (espresuki langabeziari aurre egiteko lanak) bereizteko beharra ikusi zuen Nazioarteko Lanaren Elkartek. Azken hauek egoera berezietarako baino ez gordetzea azpimarratzen zuen, adibidez langabezian zeuden eta beste lan batzuk burutzeko egokiak ez ziren langileak kolokatzeko aukera gisa. Kasu honetan langabetuen artean txandakatzeko sistema batez baliatzea posible zela azpimarratzen zen, ahalik eta langabetu kopuru handienari noizbehinkako diru sarrera batzuk bermatzeko helburuarekin. Hainbat proiektu aurrera eramateko orduan, langabetuen kualifikazio ezak eztabaia piztuko zuen baita Diputazioetako kideen zein bulego teknikoetako langileen artean, batez ere Gipuzkoako kasuan.

Aipatu dugun bezala, gora bera ekonomikoak edo interes falta medio, kasu gehienetan 1929ko Crack-a lehertu aurretik, krisi egoerentarako lan publiko kartera bat prest izateko erabakia hartu ez zenez, estatuei geratu zitzaien beste aukera etorkizunean eraikitzea pentsatzen zituzten proiektuak kajoitik ateratzea izan zen. Politika honek ekarri zitzakeen onurak ugariak baziren ere (lan merkatuaren hobekuntza, pobrezia gutxitzea, desmoralizazio saihestea...), Nazioarteko Lanaren Bulegoak argi zuen bere bitartez langabeziaren arazoa osotasunean konpontzeko ezinezkoa zela. Krisiaren sakontasunaren arabera, politika hauek aplikatuta ere langabeziak gorantz egiten jarraitu zezakeen, baina gutxienez politika hauek lan eskasiaren ondorioz bortitzenak leuntzeko eta negozioak berpizteko balioko zutela defendatzen zuten.

Politika hauek espero zuten emaitzak eman ahal izateko hainbat neurri hartzea funtsezkoa zen. Lehenik eta behin beharrezkoa zen hartu beharreko neurriak definitzea. A) Jarduera ekonomiko handiko momentuetan aurrera eramatea pentsatzen zen hainbat herri lan ziklo ekonomikoa gailurrera iritsi ondorengo momenturako gordetzea. B) Langabeziak gorantz egiten zuenean, etorkizun baterako gordetako lanei hasiera ematea.

Atzeratu edo aurreratu beharreko herri lanen izaera jasotzea interes handikoa zen, aktibatu beharreko momentua iristean denborarik ez galdu eta eztabaidak saihesteko¹⁵⁰. Honekin batera, lan bakoitzaren gutxi gorabeherako aurrekontu edo kostu erreala finkatzea,

¹⁵⁰ Trenbide, telegrafo, hidroelektrika, ekipamendu elektriko, kanal, errepide, zubi eta bestelako eraikin publikoak krisi momentuetarako gordetzea aipatzen da, beste proiektu batzuen artean. Gainera herrialde gehienak beren herri lan eta azpiegitura plangintzako epeetatik urrun egoten zirenez, atzerapen ugariaren ondorioz, aurrera eramaten zitezkeen herri lan kartera bat guztiek izango zuten eskura. Era horretan proiektuak garatzen galduko luketen denbora aurreztuz. Aurrera eramaten zen herri lan kantitatea baino, hauek hasten ziren momentuak garrantzia gehiago zuela azpimarratzen da.

bakoitzean okupatu zitekeen langile kopurua zehaztea, lanen iraupenaren aurreikuspen bat eta langile kategoria desberdinak (egonez gero) argitzea gomendatzen zen.

Politikak aktibatzen zirenerako bertan parte hartuko zuten langileak era azkar batean onartzeko bideak prest izatea funtsezkoa zen. Batez ere, kolokazio bulego publikoak eta langileak zeregin berrietan trebatzeko programak. Interferentziak saihesteko eta guztiek noranzko berdinean arraun egiteko zein autoritateri zegokion herri lanak aurreratu edo atzeratzeko erabakia hartzea adostu behar zen (udalak, aginte organo erregionalak, kantonalak, departamendu ministerialak, gobernu zentrala, koordinazio bulego...).

Krisiaren aurrean banku zentralak harturiko erabakiek, estatuaren herri lan programan eragin zuzena izango zutela argi zuten. Ondorioz kredituak eta zorpetzea murriztu nahi izanez gero, politika hauek oso konprometituta ikusiko ziren beren ikuspegitik. Keynes-en hitzak errepikatuz, herri lan politiken efikazia, hein handi batean banku zentralak jarraituriko politikaren menpe zegoela jaso zuten. Beti ere, etorkizuneko aurrekontuetan maileguen truke ordaindu beharreko interesak ordaintzea posible izan behar zela gogoratuz.

Krisiaren eragina gutxitzeko herri lan programa abian jartzeko, gobernu lokalen inplikazioa beharrezkoa zen kasu gehienetan. Parte hartzea hau uztatzeko Nazioarteko Lanaren Elkarteak hainbat baliabide erabiltzea gomendatzen zuen. 1920ko hamarkadan Alemaniak eta beste hainbat herrialdek harturiko bidearekin jarraituz, gobernu lokalek zein enpresa pribatuek lan krisia gutxitzen lagundu zezaketen, helburu honekin hauei diru laguntzak edo mailegu merkeak eskaintzea gomendatzen zuten. Gure kasuan diputazioak izango dira batez ere politika hau sustatuko dutenak, udalek aurrera eramango dituzten lanen ehuneko aldagarri bat ordainduz batetik, eta norbanako eta enpresei etxe zein lantegiak eraiki edo berritzeko erraztasunak emanez, bai diru laguntza zein onura fiskal moduan.

Dena den Bulegoak argi zuen, politika hauen garapena ezinezko suertatuko zela gobernu edo udal autoritateak, arrazoi ideologiko zein elektoralak medio, bide hauen aurkako agertzen zirenean. Hau saihesteko, herri lanen inguruko batzordea organismo iraunkor eta ez politiko bilakatzea proposatzen zuten. Beti ere aurrekontuen giltza izango zutenez, azken hitza agintean zegoen alderdiak izango bazuen ere.

1920ko hamarkadan jada, azaldu berri ditugun politiken antzekoak aplikatu ziren I. Mundu Gerraren ondorioak pairatzen zebiltzan hainbat estatutan. Gerra ondoren bizi zuen

egoeragatik, zein jasotako datu eta estatistiken izaeragatik, Alemania nabarmentzen da¹⁵¹. Bertan, 1920 bereko urtarrileko langabetuen inguruko dekretu baten bitartez lan ministerioari diru laguntzak subsidio edo maileguengatik ordezteko baimena eman zitzaion, era horretan sorospen tailer edo herri lanak pizteko helburuarekin. Langabetuei dirua zuzenean eman beharrean, hau, lana emango zieten enpresatan edo langileak ofizio berrietan trebatzeko ikastaroetarako erabiliko zen. Beste batzuetan laguntzak langabetuak lana topatu zuten lekura mugitzeak zekartzan bidaia gastuak ordaintzeko erabili ziren. Bizkaiaren kasuan adibidez, lurraldearekin loturarik ez zuten langabetuei beren sorterrira edo lana topatu zuten lurraldera bidaiatu ahal izateko laguntzak ohikoak izan ziren.

Alemaniarra bueltatuz, langabeziari aurre egiteko erabiliko ziren herri lanak finantzatzeko beste diru partida batzuk ere aurreikusi eta erabili ziren ondorengo urteetan. Sistema hau, herri onurako baina eraikuntza kostuen ondorioz sorospen finantzariorik gabe aurrera eramatea ezinezkoa izan zen herri lanetara zuzendu zen hasiera batean. Dirua udaletxe edo instituzio publikoei ematen zitzaien eta ezin zen enpresa pribatuekin konpetentzia egiteko erabili. Lanei zegokionean gutxienez hilabete bateko luzera eta 5 langabetu baino gehiagorentzat okupazioa eskaini behar zuten. Aipatzekoa da, gizonezkoek hitz egiten dela, hauei beren ofizioarekin erlazioa zuten lanak ematen saiatzen zirelarik orokorrean, kualifikazio jakin bat zuten langileak peoi bezala erabiltzeak berengan eragozpen ekonomiko eta moral bat suposatzen zuela uste zuten gainera, langabetuak talde desberdinetan bereiziz ondorioz.

1923tik aurrera lan hauen gaineko araudi sendoagoa bat osatzen joan ziren, langabetuei ordaindu beharreko zenbatekoa, soldata bat baino sorospen bat zela adierazi zen. Era honetan, lanak aurrera eramaten ziren udalerrietako langileek beren lanpostua alde batera laga eta sorospen proiektu hauetan beharrean hastea ekidin nahi zen. Bestetik, sorospen lan hauetan langileek enpresa kontseiluak sortzeko debekua zuten, soldatapeko langileek zituzten beste eskubideak bazituzten ere, langabezia, ezintasun eta lan istripu aseguruak besteak beste. Lan hauetan langabetu bakoitza okupaturik egon zitekeen denborak ere mugak zituen, orokorrean urteko 3 hilabete gehienez.

1927an, kolokazio bulego publikoen eta langabezia aseguruaren inguruko legedia garatzen hasi ziren. Lan aukerak ugaltu eta lan merkatua era ekitatiboago batean banatzen lagundu zezaketen proiektuak lehenetsi ziren. Batez ere lan esku asko behar eta material

¹⁵¹ Oficina Internacional del Trabajo (1931), *El paro y las obras públicas*, pp. 65-68, 185-200.

gutxi kontsumitzen zituztenak, hau da sorospen herri lanak batez ere. Gobernuak emaniko diru laguntzak ezin zuen lan kostu osoaren %80a gainditu bertan.

Alemaniano gobernuaren diru kutxa publikoa ez zegoen bere momenturik hoberenean, ondorioz, lan hauetara zuzenduriko zenbatekoak berantz egiten hasi ziren 1930era gerturatu ahala. 1926tik 1928 bitartera 100 milioi Marko zuzendu ziren proiektu hauetara, 1929an, 77 milioira jaitsi zen zenbatekoa eta 1930an 48baino ezin izan ziren lortu. 1925etik 1929 doan tartean 83.000 langabetu sorospen lan hauetan kontrataturik egon ziren momentu oro¹⁵².

3.1 Taula: Alemanian, ekoizpen asistentzian okupaturiko langabetuen zenbatekoa

	Langabezia aseguruaren bitartez ordainduriko lanak		Langabeziari aurre egiteko ohiz kanpokoko funtsak	
	Okupaturiko langileen totala	Reich eta Estatuetakoko gobernuek finantzaturiko lanetan okupatuak	Okupaturiko langileen totala	Reich eta Estatuetakoko gobernuek finantzaturiko lanetan okupatuak
1927				
Urria	52.855	43.422	21.782	17.381
Azaroa	44.152	35.777	18.607	14.776
Abendua	32.871	27.542	12.710	10.119
1928				
Urria	45.721	32.324	9.068	6.826
Azaroa	41.270	29.704	7.889	6.212
Abendua	34.260	24.688	6.037	4.864

Iturria: Oficina Internacional del Trabajo (1931), *El paro y las obras públicas*, Manuel Aguilar-editor, Madrid, p. 192.

1935ean, Nazioarteko lanaren Bulegoak herri lanen gaineko politikaren inguruko konpendio berri bat argitaratu zuen. 1936ko otsailean Espainiar estatuko Gobernuak aukeratzeko hauteskundetan garaile atera zen ezker koalizioak, Frente Popularrak, ez zuen ordea langabeziaren aurkako neurri berririk aplikatzeko denbora larregirik izan. Argitalpen berri honetan, ingeniari eta aditu talde batek Nazioarteko Lanaren Bulegoko aginte organoko hiru kiderekin batera 1931 eta 1933 bitartean langabeziaren aurkako herri lan plan desberdinen azterketatik ateratako emaitza tekniko eta ekonomikoak jaso zituzten. Estatu desberdinetako kasu partikularretatik abiatuz, langabezia gutxitzeko

¹⁵² Oficina Internacional del Trabajo (1931), *El paro y las obras públicas*, pp. 65-68, 185-200.

erabilitako herri lanek, lan merkatuarengan izandako eragina eta bizi izandako finantzazio arazo desberdinak aztertu zituzten¹⁵³.

Liburuan parte hartu zutenek, argi zuten herri lanak langabeziaren aurka borroka egiteko tresna erabilgarri bat izan zitezkeela. Beti ere, eros ahalmen osagarri bat sortzen bazuten (eskaria eta ekoizpena bultzatuz) eta ondorioz beste industria eta zerbitzu batzuetako beharrezko eskulanaren gainean eraginez gero. Lanek, enpleguaren gainean eragina izateko bi bide desberdin azaltzen zituzten, batetik lan esku kantitate handiak behar zituzten lanak sustatzea, eta bestetik hornitzaile ugari behar zituztenak. Gainera bazen beren aburuz herri lanen promoziorako (zubi, portu, errepide...), beste arrazoi bat, ez zutela merkatuan zirkulatzen eta ondorioz ezin zuten gehiegizko eskaintza bat ekarri¹⁵⁴. Gauzak horrela, eskaria eta eskaintzaren arteko oreka apurtzen zenean, hainbat produktu, material, makina eta zerbitzuren gainean ekilibrio hori berreskuratzen lagundu zezaketen.

3.2 Taula: Erresuma Batuan, herri lanetan erabilitako lan eskua

Urtea eta hilabetea	Estatuak era zuzenean aurrera eramandako lanak	Kontratatuen bitartez eginiko lanak	Autoritate lokalek eginiko lanak	Herri lanak Guztira	Erabilitako langileen hileko batz bestekoa
1930					
Ekaina	2.542	794	208	3.544	195
Abendua	2.080	774	274	3.128	172
1931					
Ekaina	2,238	999	399	3.636	200
Abendua	2.203	656	244	3.103	171
1932					
Ekaina	2.285	1.061	454	3.800	209
Abendua	2.100	877	308	3.285	181

Iturria: Oficina Internacional del Trabajo (1935), *Public Works Policy*, p. 65.

Herri lanek gehien benefiziaturko zituzten sektoreen artean, eraikuntzarena eta industria astuna aurkitzen ziren, beste askoren giltzarri zirenak. Ekoizpen alor hauetan, soldatek kostu totalen ehuneko handi bat irudikatzen zuten, garaiko kalkuluen arabera %50 inguru, 10%a administrazioak xurgatzen zuen eta beste 40%a hornidurak eta beharrezko ekipa eta materialen erosketak. Azken partida honetako heren bat produktu hauek ekoizten

¹⁵³ Jarraian datozen paragrafoen iturria ondorengoa da: Oficina Internacional del Trabajo (1935), *Public Works Policy*.

¹⁵⁴ Bestelako produktuen gainproduktzioak, stock-ak larregi hastea eta krisian gehiago ondoratzea baino ez zuen ekarriko beren ikuspuntutik.

zituztenen soldatetara zuzentzen zen baita ere. Estimazioen arabera langileek beren soldataren %80 inguru kontsumo ondasunak erostera zuzenduko zutenez, inbertsioa berriz ere gizartera eta merkatura bueltatzen zela adierazten zuten¹⁵⁵.

“If public works were thus co-ordinated, they would provide so much employment that the mere existence of the plan to put the work in hand immediately would, it is thought, have a very favorable psychological influence on the market, even before actually came into force¹⁵⁶”.

Baina herri lan hauek nolabait finantzatu beharra zegoen. Horretarako, bi aukera nagusi nabarmentzen zituzten, tasak eta maileguak: Tasa edo zergei zegokionean, egoera aldeko zenean (hazkunde ekonomikoa), beren erabilera aproposa zela uste zuten, era horretan maileguekin gertatu zitekeen (interesak ordaindu behar izanaren ondorioz) etorkizuneko aurrekontuen baldintzatzea saihesten zen. Krisi egoeretan ordea zergen erabilera ez zen beren ikuspuntutik horren gomendagarria.

Errenta nazionalak nabarmenki egin zuen beherantz 1929tik aurrera krisiaren ondorioak jasan zituzten estatuetan. Alemaniaren kasuan, 1929an 76.100 RM. Milioikoa izatetik, 1933an 47.500 milioikoa izatera pasa zen, Erresuma Batuen kasuan 3.996 L. milioitik 1929an, 3.380 milioikoa izatera pasa zen 1932an eta Estatu Batuen kasuan 85.200 \$ milioikoa izatetik 1929an 39,800 \$ milioikoa izatera pasa zen 1933an. Krisiak ez zituen herrialde industrializatuak bakarrik astindu, nekazaritza nagusi zen estatuetan ere eragin izugarria izan zuen zenbaitetan. Errumanian adibidez, 1928an errenta nazionala 191.400 miloi Leikoa zen, 1932an berriz 90.000ekoa.

Errenta nazionalaren gainbehera hau ezin zitekeen estatuaren gastuek bizi beharreko uzkuartearekiko proportzionala izan. Hau eginez gero ondorioak izugarriak izango bai ziren bai herrialdearentzat, bai enplegu tasarentzat. Krisi egoeretan karga fiskalen ordainketa zailtzen zela ikusi ondoren, gizarteak bizi zezakeen presio fiskala handitzearen aurka ageri ziren, beti ere hori ekiditea posible bazen behintzat. Krisi egoeretan tasek gora eginez gero, hauek langabezia sekundarioa sortu zezaketela uste zuten, kontsumitzaileek tasa gehiago ordaindu behar izatean beren kontsumoa gutxituko bai zuten.

¹⁵⁵ Oficina Internacional del Trabajo (1935), *Public Works Policy*, pp. 57-67.

¹⁵⁶ *Ibidem*, p. 71.

“The German Statistical Office in its report on the direct and indirect effects of public works, (...), goes so far to say that, if the financial policy of public authorities is based in times of depression “on repayment of debts or the non-contracting of new debts (decrease of expenditure in the event of a decrease in receipts or stabilization of expenditure in the event of increasing receipts), the sums available for purchase of goods resulting from the circulation of money will decline and men and machines will be unemployed. On the other hand, the more expenditure exceeds income and is covered by loan the more will the amount of money available for this purpose rise and employment increase¹⁵⁷”.

Tasen ordez, herritarrek eta enpresek krisiaren ondorioz geldirik, bankuetan gordeta, zituzten aurrezkiak erabiltzea gomendatzen zuten, bonuak eta bestelako finantza produktu “seguruak” eskainiz. Inbertitu nahi baina ezegonkortasunaren ondorioz mugitzera ausartzen ez ziren kapitalen truke errenta bat jasoko zuten aurrezaleek eta estatuak errentagarriagoak ziren inbertsioak egin ahalko zituzten. Era horretan ekonomia osoa aktibatuz eta eros ahalmena handituz. Gainera interesak ordaindu behar baziren ere, langabezia aseguru zuten herrialdeek eta bestelako neurri sozialak hartu zituztenek, langabetuei eman beharreko diru laguntzen zenbateko bat aurreztuko zuten, Keynesek azaltzen zuen bezala.

“For purposes of broad calculation the average cost of man on the dole is usually taken, I think; 50 L. A year. Since on the basis of the above calculation a loan expenditure of three million pounds will employ at least 20,000 men for a year directly or indirectly, it follows that it will save the dole one million pounds. Here is one-third of the expenditure already accounted for¹⁵⁸”.

Abantaila hauen alde negatiboa, mailegua itzuli eta bere interesak ordaindu behar zirela zen. Beren defentsan, hauen aldekoek, urte batean helburu hauetara zuzendu beharreko zenbatekoa txikia izango zela adierazten zuten, aurrera eramano inbertsioekin konparatuz gero. Herri lanek jada martxan zeuden zergen errendimendua handituko zutenez, ez zen tasa eta zergak igotzea beharrezko izango gainera.

¹⁵⁷ Oficina Internacional del Trabajo (1935), *Public Works Policy*, p. 73.

¹⁵⁸ Oficina Internacional del Trabajo (1935), *Public Works Policy*. P. 75, KEYNES, John M. (1933), *The means to prosperity*, Macmillan, London, p. 12.

1937an Nazioarteko Lanaren Bulegoak langabeziarekin erlazioa zuten herri lanen planifikazioaren inguruko liburu bat argitaratu zuen. Zoritxarrez liburua argitaratu zenerako, langabeziaren arazoaz arduratzen zen Euzkadiko Gobernuari bere menpe zegoen lurraldea utzi eta erbestera alde egin behar izateko aste batzuk baino ez zitzaizkion geratzen. Gainera langabeziaren arazoaz gain, gerraren¹⁵⁹ ondorioz beste hainbat kezka zituen, ondorioz argitalpen honek ez zuen inolako oihartzunik izan bertan eta are gutxiago Bizkaiko Diputazioan, nahiz eta jorratzen zen gai nagusietako bat gobernu erregionalek eta lokalek bultzaturiko herri lanen ingurukoa izan¹⁶⁰. Euskal diputazioek bi paper hauek bete zituzten, batetik komisio gestorek izatean Madrilgo Gobernuaren jarraibideak jarraitzen zituzten gehienetan, bestetik, subentzio eta bestelako politiken bitartez, beren menpeko udalerrietan herri lan desberdinak bultzatu zituzten, probintziako langabeziari aurre egiteko beraiek sustaturiko interes orokorreko azpiegituren eraikuntza ahaztu gabe.

Nekazaritzan oinarrituriko ekonomia zuten herrialdeen kasuan, hauek modernizatu eta industrializatzen zuzenduriko herri lan eta azpiegitura proiektuak atzeratzeak ez zuen zentzurik ezta ere. Dena den, argi zuten esperientziak erakutsi bezala, herrialdea bizkorregi modernizatzeko nahiak gehiegizko zorpetzea ekarri zezakeela. Mailegatze honek, krisia lehertzean oparo aldiaren hasitako herri lan programa errotik moztea ekarri ohi zuen. Espainiar Estatuan Primo de Riveraren erregimenaren azken hilabetetan eta Bigarren Errepublikaren lehen momentuetan geratu zen bezala, krisiari barne osagaiak gehituz horrela¹⁶¹.

Aginte organo desberdinek bultzaturiko herri lanen eta hauen arteko koordinazioaren inguruan luze jarduten zuten baita ere. Estatu gehienetan herri lan eskariak ez zituen entitate publiko bakar batek egiten, ministerio eta departamendu multzo zabal batek egiten zituen (garraio, hezkuntza, defentsa, osasun publiko...). Bakoitzak bere interesen alde egiten zuenez, askotan ez zen estatuak izan zitzakeen bestelako helburu ekonomiko eta sozialak betetzea lortzen¹⁶². Ondorioz, plangintza orokor, eta koordinazio zabalago

¹⁵⁹ Liburua argitaratu zenerako, sable hotsa ere hasia zen Pirinioren beste aldean entzuten. Dakigun bezala, hainbat herrialde armagintza eta gotorlekuen eraikuntzaz baliatu ziren 1930. hamarkadako krisiari aurre egiteko. II. Mundu Gerraren amaiera arte iraungo zuen lasterketa militarraz alegia. Informazio gehiagorako ikusi: ALBERS, Tilo eta UEBELE, Martin (2015), "The Global Impact of the Great Depression", pp. 1-95.

¹⁶⁰ Oficina Internacional del Trabajo (1937), *Planning of public works in relation to employment*, P.S. King & Son, London, p. 126.

¹⁶¹ *Ibidem*, p. 127.

¹⁶² Oficina Internacional del Trabajo (1937), *Planning of public works in relation to employment*, p. 128.

baten alde agertzen ziren¹⁶³. Askotan gobernu lokal eta erregionalek bultzaturiko material eskari eta herri lan proiektuek estatuen eskari bolumena gainditzen zuten. Ondorioz, herri lanen inguruko politika nabarmenki kalteturik ikusi zitekeen, estatu, kanto, probintzia, konderri, komunen edo diru laguntza publikoak jasotzen zituzten beste edozein organismoek egin zitzaizketen eskariak (etxebizitzaren eraikuntzarako zerga salbuespenak) kontuan hartzen ez baziren.

Gobernu erregional eta lokalen herri lanen inguruko politikan interferitzeko, bide desberdinak proposatzen zituzten. Batetik gomendioen bidea erabiltzea aipatzen zuten. Presioa nabariagoa izango zela adierazten zuten, larrialdi egoeran aurkitzen ziren organismo erregional eta lokalek maileguak eskatu edo bonuak emititzeko gobernu zentralaren baimena behar bazuten. Tresnarik eraginkorra ordea, diru laguntza eta mailegu merkeak eskaintzea zela argi zuten. Gainera helburu hau lortze aldera, gobernu zentrala eta autoritate erregionalek bat egin zezaketen, bai emisioen zein amortizazioen azelerazioaren alorrean. Merkatu monetarioan jardutean bizi zezaketen desabantaila gaindituz horrela, maileguak termino onuragarriagotan eskuratuz¹⁶⁴.

II. Mundu Gerraren leherketarekin proiektu guzti hauen bertan behera geratu ziren ordea. Liskarrak krisiari amaiera ipini bazion ere, gatazkaren ondorengo munduko ekonomia berriz ere krisian sartzea saihesteko orduan, Nazioarteko Lanaren Bulegoak 1930eko hamarkadan zehar, Keynes-en ideia ekonomikoek eta Roosevelt-en New Deal-ak jarraitu beharreko bidea adierazi zuten. Ongizate Estatuaren garapenarekin, langileek kontsumora zuzentzeko finantza baliabide eta aurrezki gehiago izan zituzten eskura, kontsumo ondasunen ekoizpenak nabarmenki hasi zelarik ondorioz¹⁶⁵.

¹⁶³ Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako diputazioek, kupoari eta beren eskumenei esker herri lan eta politika sozialak aurrera eramateko finantza baliabide dezente zizuten. Ondorioz, estatuaren papera hartu izan zuten zenbait aspektutan, aurrerago beren inguruko ataletan ikusiko dugun bezala.

¹⁶⁴ Oficina Internacional del Trabajo (1937), *Planning of public works in relation to employment*, pp. 57-81.

¹⁶⁵ Ongizate estatuaren garapenaren inguruan sakontzeko, ikusi: LYNCH, Julia (2002), *Age in the Welfare State: The Origins of Social Spending on Pensioners, Workers, and Children*.

4 ESPAINIAR ESTATUKO EGOERA; PRIMO DE RIVERAREN DIKTADURATIK II. ERREPUBLIKARA: KRISIA, ZORRA ETA LANGABEZIAREN AURKAKO NEURRI ETA IRITZIAK

4.1 Gizartea, politika eta ekonomia: egoeraren testuinguru bat

4.1.1 XX. mende hasieratik II. Errepublikaren atarira

XX. mendearen hasieran, Espainia Herrialde atzeratua¹⁶⁶ eta hein handi batean pobrea zen inguruko herrialde industrialki garatuekin konparatuz gero. Hau ez zen soilik bere merkataritza balantzan zein azpiegituren alorrean islatzen. Osasun egoera kaxkarrak, hezkuntza sistema osatu gabe eta zaharkitu batek eta landan pobrezian, inguruko boteretsuen menpe, bizi zen populazioaren zati handi batek egoera are gehiago markatzen zuen. Analfabetismo tasa ere izugarria zen, 18etik gorakoen %40ak ez zekien irakurtzen eta idazten, garapena are gehiago zailtzen zuena.

Zerbitzu publikoek oso xumeak ziren eta industrializazioari zegokionez, hau berantiarra eta zenbait polotan baino ez zen aurkitzen. Bestetik ejertzitza eta eliza bezalako erakundeek, bizitza publiko zein politikoan parte hartzeko ohitura handia zuten, garapena eta ideia berrien agerpena oztopatuz. Egoera honek, krisi politiko sakon bat sortarazi zuen, etengabeko gobernu aldaketak ekarriko zituen. Testuinguru honetan, 1923ko irailaren 13an Miguel Primo de Rivera Jeneralaren estatu kolpea eman zen¹⁶⁷.

Diktadurak, politikaren alorrean, porrot egin bazuen ere, ekonomiari zegokionean, emaitza onak lortu zituen hasiera batean. Industria eta nekazaritza bultzatzeko programak jarri ziren abian, protekzionismoa, aduana zergak ezartzea kanpo produktuei, hauetako bat izan zelarik. Bestetik, sektore estrategikoen inguruan, hainbat monopolio sortzea ere bultzatu zen, CAMPSA bezalako enpresa publikoak agertuz¹⁶⁸. Baina herri lanen zein garraiobideen eremuan izan zen nabariaren estatuaren esku-hartzea, hauek kudeatzeko entitate berriak ere sortu zirelarik: Konfederazio Hidrografikoak, *Circuito Nacional de*

¹⁶⁶ Teknologia Espainian izan duen bilakaeren inguruan informazio gehiago izan nahi izanez gero, ikusi: AYALA, Francisco Javier (kor) (2001), *Historia de la Tecnología en España*. Valatenea, Teruel.

¹⁶⁷ Primo de Riveraren Diktadura aztertu eta lantzeko ondorengo liburuetakoinformazioa erabili da: GONZALEZ, Eduardo (2005), *La España de Primo de Rivera: La Modernización Autoritaria 1923-1930*. eta BEN-AMI, S. (2012), *El cirujano de Hierro: La Dictadura de Primo de Rivera 1923-1930*.

¹⁶⁸ Enpresa publikoaren inguruan gehiago jakin nahi izanez gero ikusi: MARTÍN, Pablo eta COMÍN, Francisco (zuz) (1991), *Historia de la Empresa Pública en España*.

Firmes Especiales edo aurrerago aipatuko dugun *Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A. (CLASSA)*, beste batzuen artean. Azpiegituretan asko inbertitzen zen bitartean ez zen berdina gertatzen hezkuntzaren alorrean (Espainiak Manuel Bartolomé Cossío¹⁶⁹ bezalako puntako pedagogoak bai zituen ere), era honetan etorkizuneko garapena baldintzatzeaz gain estatuaren demokratizazioa ere oztopatzen zelarik.

Herri lanen alorrean inbertsio masiboak eraman ziren aurrera, Espainian ordu arte inoiz ikusi gabeko eskala batean¹⁷⁰. Urte hauetan bestetik estatuko hiriek beren populazioa bikoiztu zuten, eraikuntzaren sektorea izugarri hazi zelarik¹⁷¹. Proiektu hauen bitartez, herrialdea era bizkor batean modernizatu nahi izateaz gain, legitimazio iturri bat bilatu nahiko da, kapitala indartzearekin batera. Diktaduraren politika interbentzionistak ekarri zuen gastu publikoaren hazkunde nabariari eusteko beharrezkoa zen diru-kutxa publikoen sarrerak handitzea, baina erreforma fiskala ez zen inoiz iritsi¹⁷². Aukera bakarra zorra behin eta berriz emititzea izan zen orduan, barne zein kanpo zorra puztea ekarri zuena. Euskal probintzietan inbertsio desberdinak eraman ziren aurrera urte hauetan zehar, bertako industrietan eragin nabaria izan zuten proiektu hauek. Nabarmenen artean ondorengoak aurkitzen dira:

¹⁶⁹ Errepublikara garaiko Misio Pedagogikoen aita eta Francisco Giner de los Ríos-en diszipulu eta Institución Libre de Enseñanzako buru izan zenaren inguruko informazio gehiago izateko, ikusi: OTERO, Eugenio M. (1994) *Manuel Bartolomé Cossío, trayectoria vital de un educador*, Publicaciones Residencia de la Residencia de Estudiantes, Madrid.

¹⁷⁰ Historian zehar iberiar penintsulan aurrera eramaniko herri lan nagusien inguruko liburu interesgarri bat argitaratu zuen Pablo Alzola ingeniari eta politikoa 1899an. Historiaurretik XIX mendearen atarira bitartean aurrera eramaniko herri lan nagusien inguruan sakontzeko, ikusi: ALZOLA MINONDO, Pablo (2001), *Historia de las obras públicas en España*.

¹⁷¹ PAREJO, Antonio eta SÁNCHEZ, Andrés (2007), *La Modernización de España (1914-1939). Economía*. Síntesis, Madrid.

¹⁷² Gastu Publikoak eta herri lanetara zuzenduriko partiden bilakaeraren inguruan sakontzeko ikusi: ESPUELAS, Sergio (2013), "La evolución del gasto social público en España (1850-2005)", pp. 9-66.

4.1 Taula: 1923-1928 bitartean Bizkaiko udalerriek (Bilbo salbu) aurrera eramano herri lanetan inbertituriko kantitateak¹⁷³

Herri lan Mota	Zenbatekoa (Pezetetan)
Eskolak	3.996.065,88
Ur hornidura	45.981.020,29*
Saneamendua eta estolderia	2.650.229,63
Hilerri, garbileku eta hiltegiak	1.359.002,43
Argizatzeak eta zoladura lanak	1.745.062,65
Udal eraikin eta zerbitzuak	3.862.196,79
Auzo Bideak	538.305,82
GUZTIRA	60.131.883,49

Iturria; Autoreak egin ondorengo liburuko datuak erabiliz: Autore Ugari (1929), *Cinco años del nuevo régimen*, Imprenta Provincial de Vizcaya, Bilbo, pp. 324-348.

¹⁷³ Ordunteko urtegiko 1-5 tarteak eta Begoña eta Deustuko ur hornidura hartzen ditu barne (39.875.869,00 pezeta).

4.2 Taula: Bilboko Portuan aurrera eramaniko eta proiektaturiko lan nagusiak (1923-1928)

Eraikuntzan	Aurrekontua (Pezetetan)
Abandoko atrakatze kaia	2.121.430,94
Zorrotzako atrakatze kaia	3.296.890,08
Uribitarteko hormigoi armatuko kaia	776.027,58
Uribitarteko trenbidearen eraikuntza	1.115.527,39
Arriagako Kaiaren konponketa	295.904,59
Uribitarteko egituraren ordezkapena	715.360,93
8 grua elektrikoren instalazioa	1.075.270,00
Las Arenaseko dikearen handitze lanak	263.385,25
Olatu hormaren luzapena	4.782.998,80
Olatu hormako Titan gruaren trenbidearen konponketa	494.058,67
Erandioko kaia eta ontziralekua	206.969,58
Blokeen berritzea	4.173.420,40
Draga eta gangil berrien erosketa	5.800.000,00
Kanpo porturako trenbidearen eraikuntza	4.843.251,69
Uribitarteko biltegiko lanak	9.500.191,96
Portugaleteko ferrokarrilaren Bilbo-Olabeaga sekzioaren transferentzia Portura	5.500.000,00
Hilerri Britainiarren lekualdatzea	650.695,89
Guztira eraikuntzan	45.611.383,75
Tramitazioa aurreratuan	
16 grua elektrikoren erosketa	3.220.000,00
Ibaiaren ibilgu berria Deustun	49.500.000,00
Santurtziko arrantza portu berria	4.500.000,00
Guztira tramitazio bidean	57.220.000,00
Guztira	102.831.383,75

Iturria: Autore Ugari (1929), *Cinco años del nuevo régimen*, Imprenta Provincial de Vizcaya, Bilbo, pp. 45-46.

4.3 Taula: Gipuzkoako udalerrietan aurrera eramaniko zerbitzuen eta hezkuntzaren hobekuntzarekin erlazionaturiko herri lan nagusiak (1923ko iraila-1929ko martxoa)

Herri lan Mota	Zenbatekoa (Pezetetan)
Estolderia	535.544,14
Ur hornidura	6.290.204,20
Ospitaleak eta benefizentzia zentroak	880.695,92
Saneamendu eta hobekuntza lanak	14.518.325,51
Eskolen eraikuntza	2.638.910,38
Eskolen konponketa eta berriztatzea	414.401,41
GUZTIRA	24.863.680,15

Iturria: Autoreak egin ondorengo liburuko datuak erabiliz: Autore Ugari (1929), *El avance de la Provincia de Guipúzcoa desde 13 de septiembre de 1923 a 31 de marzo de 1929, memoria*, Imprenta de la Diputación de Guipúzcoa, Donostia, pp. 68-75.

Eraikuntzaren orgia bezala ezagutu zenaren amaiera, Diktaduraren arazoekin batera iritsi zen¹⁷⁴. Erregimenak hainbat arazo konpondu bazituen ere, are larriagoak ziren beste batzuk sortu zituen. 1928tik aurrera Primo de Riveraren gainbehera hasiko da. Krisiaren¹⁷⁵ lehen zantzuak ere nabaritzen hasiko dira, langile klasearen eta sindikatuen mobilizazioak ekarriko dituen. Erregea bere tronua mantentzen saiatuko bada ere, ez du lortuko. Gizarte klase berrien zein intelektualen parte hartzeko beharrek eta herrialdean bizi ziren gainontzeko arazoen ondorio izan zen hein handi batean II. Errepublika.

Errepublika nazioarteko krisi ekonomiko sakon baten testuinguruan iritsi zen eta Espainiar kasuan, gainbehera ekonomikoak barne zein kanpo osagaiak izan zituen¹⁷⁶. Atzeraldi ekonomikoa izan zen errepublika ekarri zuena eta ez aldrebes. Nazioarteko krisiaren ondorio nabarmenenak 1931tik aurrera iritsi ziren penintsulara, hein handi batean, espainiar ekonomiak nazioarteko merkatuan zuzen pisu txikiaren eta eskaintzen zituen produktuen ondorioz. Industriari zegokionean, ekoizpena barne merkatura zuzentzen zen bereziki, horretarako eta lehiakortasun faltari aurre egiteko protekzionismoaz baliatzen zelarik gainera.

¹⁷⁴ RTVE (2006), “Las Obras Públicas En la España del Siglo XX”. *Paisajes de la historia*. RTVE, Madrid.

¹⁷⁵ COMÍN, Francisco (2011), “La crisis económica durante la Segunda república española (1931-1935)”, p. 88. eta EGEA, Pedro María (2003) “La Coyuntura Económica de 1930 en España”, pp. 415-434,

¹⁷⁶ TORTELLA, Gabriel (1983), “Los Problemas Económicos de la Segunda República”, pp. 121-136.

4.1.2 II. Errepublikaren garaia

Politika eta gizartea

Bigarren Errepublikaren etorreratik, Gerra Zibila lehertu arte igarotako urte eskasetan, hauteskunde desberdinak eta gobernu aldaketa ugari bizi izan ziren. Honen ondorioz, langabeziaren eta herri lanen inguruko politikak ere gora-beherak bizi izan zituen, agintean aurkitzen zirenen interesen arabera. Alderdi sistema ahul batek, fakzio ugari eta tamaina txikiko alderdietan banatuak karakterizatzen zuen espainiar politika¹⁷⁷. Guzti honek eragin zuzena izan zuen alderdien finkatze ezean eta ezegonkortasun politikoan¹⁷⁸.

Ordu arte panorama politikoan aurkitzen ez ziren, boteretik urrun zeuden, taldeek aukera berriak ikusiko dituzte beren eskakizunak lortzeko. Hau hein handi batean erregimen aldaketaren eta boteretsuen ahuldade erlatiboaren ondorio izango da, baina baita masa, kultura eta masa gizartearen bilakaeraren fruitu ere. Enpresa gizonei ez zitzaizen batere gustatu garatu zuen kontzentrazio eta presio indarra¹⁷⁹.

II. errepublikaren garaian, Espainiako historian lehendabiziko aldiz estatuak bizi zituen arazo nagusiak era demokratikoan gainditzeko saiakera bat egitearen alde agertu ziren agintariak¹⁸⁰. Lehen Biurtekoan zehar (1931ko apirilaren 14a-1933ko irailaren 7a), erreforma sakonak eraman nahi izan zituen aurrera. Espainiak bizi zituen egitura, gizarte eta ekonomia arazoek, liskar ideologiko eta politikoekin batera, erreformak aurrera eramatea zaildu zuten, azkenean beren eragina oso mugatua izan zelarik. Ia hasieratik ordena publikoko arazo larriak eman ziren, protestak, nekazarien altxamenduak¹⁸¹, militarren mugimendu susmagarriak eta kapital eta goi burgesiaren boikot edo beldurra¹⁸².

¹⁷⁷ JULIÁ, Santos (1987), “Objetivos políticos de la legislación laboral”, pp. 27-48.

¹⁷⁸ JULIÁ, Santos (1995). “Sistema de partidos y problemas de consolidación de la democracia”, *Ayer*, 20. zenbakia, p. 134.

¹⁷⁹ Enpresarien eta II. Errepublikaren aretoko harremanaren inguruan aritzeko, ikusi: CABRERA, Mercedes (2003) “Historia de un Desencuentro: La Patronal Ante la Política Económica de la Segunda República (1931-1933)”, pp. 5-52.

¹⁸⁰ MARTÍN, Pablo (1995), “Problemas económicos y reformas estructurales”, *Ayer*, 20. zenbakia, pp. 173-192.

¹⁸¹ CABRERA, Mercedes (1976), “Organizaciones patronales y cuestión agraria en España (1931-1936)”, pp. 101-150.

¹⁸² Informazio gehiagorako, ikusi: GONZALEZ, Miguel Ángel (1974), *Problemas de la Segunda República*, Júcar, Madrid.

Hezkuntzaren alorrean inbertsioek nabarmenki egin zuten gorantz, eskola laiko baten aldeko apustua egin zen eta %40aren inguruan aurkitzen zen alfabetatu gabeko 18 urtetik gorako biztanleen zenbatekoa murrizteko esfortzu izugarri bat ipini zen abian (eskola berriak, Misio Pedagogikoak...) ¹⁸³. Hezkuntza eta kulturari emandako bultzada handi honetan, gobernuaren inguruan biltzen zien intelektualek zerikusi handia izan zuten baita ¹⁸⁴.

“*Si a quien se le da el voto no se le da la escuela, padece una estafa*”¹⁸⁵.

Lehen etapa honetan martxan jarri zen Nekazal Erreforma, Bigarren Errepublikaren garaiko herri lan proiektu garrantzitsuena izan zela esan dezakegu. 1932ko irailaren 15eko legearen bitartez lurren gaineko desjabetzeak (beren jabeen hauengatik indemnizazioak ordainduz) aurrera eramatea planteatzen zen. Era honetan lurrik ez zuten edo beren izaeragatik errentagarriak ez ziren partzelak zituzten jornalari eta nekazarien bizi baldintzak hobetu nahi zituzten. Nekazaritza erreformari zegokion arazo nagusia lurren gehiengoa goi burgesiaren eta lurjabe handien esku zegoela zen. Honen ondorioz erreformaren garapena zaildu egin zen, hau oso mugatua izan zelarik ¹⁸⁶. Erreformen baretze honek langile klaseen eta beren erakundeen protesta eta mobilizazioa ekarri zituen, era honetan eszena publikoan agertu zirelarik. Bigarren Biurtekoan, erreforma bertan behera geratu zen eta 1935eko abuztuaren 1eko legearen ondorioz erabat eraldatu zuten ¹⁸⁷.

1933ko hauteskundeetan, CEDA eta Alderdi Erradikala irten ziren garaile. Era honetan Bigarren Biurtekoa bezala ezagutzen den etapari hasiera eman zitzaion (1933ko azaroaren 19a-1935eko abenduaren 29a). Bigarren aldi honetako ezaugarrietako bat, gobernuaren egonkortasun eza izan zen. Hurrengo bi urteetan, izaera errebisionista bat zuen politika

¹⁸³ IGLESIAS, María Antonia (2006), *Maestros de la República, Los otros santos, los otros mártires*, La Esfera de los Libros, Madrid.

¹⁸⁴ Kultura, gizarte eta politikaren alorrean bizi izandako aldaketak ezagutzeko: AGUADO, Ana eta RAMOS, María Dolores (2002) *La Modernización de España (1917-1939): Cultura y Vida Cotidiana*.

¹⁸⁵ Manuel Azañaren hitzak, informazio gehiagorako: JULIÁ, Santos (2007), *Manuel Azaña, obras completas. escritos póstumos. apuntes 1899-1939*, II. bolumena, Centro de Estudios Constitucionales, Madrid, pp. 378.

¹⁸⁶ GIL, Julio (1996), *La Segunda República: Esperanzas y frustraciones*.

¹⁸⁷ GIL, Julio (1989), *La Segunda República*. Historia 16, Madrid, p. 139.

bat bultzatu zen, aurreko aldian aurrera eramano lege eta dekretu ugari eten eta berreginez, tartean aipatu dugun Nekazal Erreforma.

Protesten aurrean, CEDAK hasiera baten gobernuan parte hartzen ez bazuen ere, 1934ko urrian gobernuaren parte izatera pasako da, testuinguru honetan 1934ko urriko iraultza bezala ezaguna denari hasiera emanez. Hemen ere Errepublika eta sozialisten arteko arazoak agerian geratu zirelarik. Batzuek demokrazia burges bat nahi zuten bitartean besteek iraultza soziala bilatzen zuten, gizarteak bizi zuen banaketa ere irudikatzen zuena.

1936ko hasieran korrupzioak eta beste hainbat eskandaluk gobernuaren erorketa ekarri zuten ordea, hauteskunde berriak deitu zirelarik. Otsailaren 16an ospaturiko hauteskundetan Frente Popularra, ezker koalizioa, irten zen garaile¹⁸⁸. Gobernuak, aurreko kabineteak atzera botatako erreformak indarrean jartzeari ekin zion. Gobernu berriak langile klasearen aldeko neurriak hartzen zituela ikusirik, indar erreazionario eta atzerakoiek gobernu eta herrialdea ezegonkortzeko mugimenduak hasi zituzten, egoeraren aurrean tentsioek gorantz egin zutelarik. Herri Frontearen garaipenak, errepublikaren kontrako konspirazioaren prestakuntza bizkortu zuen, Estatu Kolpea eta ondorengo Gerra Zibila ekarriko zituena¹⁸⁹.

Ekonomia, industria eta herri lanak

Aipatu dugun bezala, krisia ez zen beste herrialde batzuetan bezain sakona izan orokorrean, BPGaren erorketa ere ez zen horren larria izan ondorioz. Burtsari zegokionean antzeko zerbait gertatu zen, krisia alor honetan Europako beste herrialdeekiko garaikidea izan bazen ere. 1931a izan zen kotizazioa gehien jauzi zen urtea, ondorioz hainbat egilek gertaera hau II. Errepublikaren etorrerak eragin zuela esan izan dute. Arrazoi puntu bat badute ere, beste bi gertakirekin loturik egon zen baita ere gainbehera hau, batetik industria astunak bizi zuen krisia (burtsan kotizatu ohi zuten enpresa handiek osaturiko sektore bat zena), bestetik nazioarteko burtsaren krisia. Desoreka hauen ondorioak eragin nabaria izan zuten euskal eta bereziki Bizkaiako burgesiarengan.

¹⁸⁸ GONZALEZ, Eduardo eta NAVARRO Rocío (2012), *España del Frente Popular: Política, sociedad, conflicto y cultura en la España de 1936*.

¹⁸⁹ GONZALEZ MUNIZ, Miguel Ángel (1974), *Problemas de la Segunda República*, Júcar, Madrid.

Eragina mugatua izan bazen, hein handi batean Espainia nekazari herrialde bat izatearen eta bere ekonomiaren atzerapenaren ondorio izan zen. Errepublikak aldarrikatu zen urtean langileen %45ak nekazaritzan jarduten zuten; 1935erako tasa hori %40 ingurura jaitsi bazen ere altua izaten jarraitzen zuten. Datu hauekin, ulertzekoa da langabezia tasarik altuena landa sektorearena izatea. Bestetik uzta txarrekin loturiko langabezia edo urtaroko langabezia ohikoak ziren bertan, bizirik irauteko ere balio ez zuten soldata miserableekin batera. Arazo honi aurre egiteko neurrien testuinguruan kokatu behar dugu, lurjabeen oposaketaren ondorioz ezinezko bilakatu zen Nekazal Erreforma¹⁹⁰. Industriak langileen %22a hartzen zuten bere barnean, zerbitzuen sektorean %30a inguruk jarduten zuten¹⁹¹.

Espainiak biziko zuen gainbehera ekonomikoa 1930ean hasi zen, Diktaduraren krisiaren eta urte horretako uzta txarren ondorioz hein handi batean. Dena den, industria astunera eta eraikuntzaren sektorera, krisia hurrengo urtean iritsiko zen. 1930ean oraindik sektore publikoak aurreko urteetan egindako lan eskarien ondorioz lan karga nabaria izan bai zuten oraindik¹⁹².

Errepublikaren etorrerarekin, krisi ekonomikoarekin batera gastu publikoek ere gorantz egin zuten. Gastu publikoaren handitzea ez zen diktaduran bultzaturiko sektore berdinetara zuzendu, helburu aldaketa nabari bat eman bai zen, hau aurrekontuen eta programa ekonomikoan ere nabari izan zen ondorioz. Primo de Riverak Industria Nazionalek Federazioaren nahiak betetzera zuzendu zituen bere herri lan eskariak, lurraldeak behar zituen lanak ziren edo ez larregi aztertu gabe¹⁹³. II. Errepublikaren lehen biurtekoan zehar, ogasun ministroek gastu publikoa handitzea onartu zuten, langabeziaren arazoari aurre egiteko helburuarekin. 1935ean Chapaprietak, Ogasun Ministro izateaz gain Ministroen Kontseiluko Presidente ere zenak, aurrekontuek bizi zuten defizita gutxitzeko neurriak hartu zituen, aurrekontuetan eragin zuzena izan zutenak¹⁹⁴.

¹⁹⁰ Enpleguaren inguruko datuetan sakontzeko, ikusi: PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro. (2003), *El progreso económico de España (1850-2000)*.

¹⁹¹ Datuak ondorengo liburutik jaso dira: CARRERAS, Albert. eta TAFUNELL, Xavier (Kor) (1989), *Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX*.

¹⁹² COMÍN, Francisco (2002), "El período de entreguerras", pp. 285-329.

¹⁹³ COMÍN, Francisco (2011), "La crisis económica durante la Segunda República Española (1931-1935)", pp. 80-84.

¹⁹⁴ *Ibidem*, p. 85.

Primo de Riveraren Diktaduran zehar Estatuaren Gastua eta BPG aren arteko erlazioak gorantz egin zuen, 1929an egonkortu eta 1930ean politika espantsionistak dezelerazio azkar bat nabaritu zuen. Moteltze honen eragilea Calvo Sotelo bera, Diktadurako Ogasun arduraduna izan zela dirudi, politika murriztaile hau aurrera eramatea “Dictablandako” ministroa izan zen Argüellesi leporatu izan bazaio ere. Esaten denaren aurka, II. Errepublikako Gobernuak ez zuen politika fiskal mugatzaile honekin jarraitu. Demokraziek gastu publikoa eta aurrekontu politika espantsibo bat eraman ohi dutela aurrera dio Cominek. Gastu publikoak nabarmenki egin zuen gorantz 1933 arte, 1930ekin alderatuta %25 bat inguru. Hau da, Errepublikako lehen biurteko Gobernuek gastu publikoaren bitartez lan krisiari eta depresio ekonomikoari aurre egiteko esfortzu nabari bat egin zuten. 1933an eskuin indarrak boterera iritsi zirenean, Gobernu berriak bere aurrekontu politika nabarmenki aldatu zuen, horrela 1934 eta 1935 bitartean BPGaren gastu publikoaren ehunekoa %12ra murriztu zen¹⁹⁵.

Presio fiskalak ere zerbait egin zuen gorantz, 1932an Jaume Carner Ministroaren erreformari esker. Era honetan, Keynes ezagutzen ez zuela, edo gutxienez bere politiken aldeko ez zela argi geratzen da, ekonomialari britainiarraren eta Nazioarteko Lanaren Elkarteko gomendioak jarraituz gero presio fiskala mantendu edo murriztearen aldeko politikak eramango bai zituen aurrera¹⁹⁶. John Maynard Keynes egona zen espainiar Estatuan, 1930ean *Residencia de Estudiantes* delakoak konferentzia bat ematera gonbidatu zuenean¹⁹⁷. Dena den Ministroaren politika ez zen Europako beste estatuetakoko ogasun ministroek aurrera eraman zutenetik desberdindu. Bestetik Ogasun, zein Herri Lan eta Aurreikuspen Ministerioaren arteko elkar ulertzea ez zen behar bezalakoa izan, Indalecio Prieto¹⁹⁸, Herri Lan Ministro izan aurretik, Ogasuneko Karteratik pasa bazen ere.

Indalecio Prieto sozialista, Herri Lan Ministro izan zen 1932-1933 bitartean. Prietok bazekien nekazaritzak eta honen garapenak garrantzi izugarria zutela espainiar

¹⁹⁵ COMÍN, Francisco (1988), *Hacienda y economía en la España contemporánea, 1800-1936, La Hacienda transicional (1875-1935)*, pp. 784-844.

¹⁹⁶ *Ibidem*, pp. 784-844.

¹⁹⁷ Editoriala (1932ko otsaila), “Posible situación económica de nuestros nietos. Resumen de la conferencia organizada por el Comité Hispano-Inglés y dada en la Residencia de Estudiantes el día 10 de junio de 1930”, *Revista Residencia*, 1. zenbakia, Madrid, pp. 15. Bisitaren inguruko informazio gehiagorako, ikusi: JIMÉNEZ FRAUD, Alberto (1989), *Residentes, semblanzas y recuerdos*, Alianza Editorial, Madrid.

¹⁹⁸ 10.2. eranskinean II. Errepublikako Herri Lan Ministroen inguruko taula bat kontsultatu dezakezue.

ekonomiarentzat¹⁹⁹. Hori dela eta, bere politika hidraulikoaren bitartez industria sustatzeko balioko zuen nekazaritza bultzatu nahi zuen²⁰⁰. Bere azken helburua emankortasuna handitu, produktuen kalitatea hobetu eta esportatu zitekeen nekazaritza indartsu bat sortzea zen. Horretarako Prietok Plan Nacional de Obras Hidráulicas delakoa planeatuko zuen. Plana ureztatze izugarriak erabiliz lur emankorrak lortzean zetzan²⁰¹. Lan hidraulikoez gain beste hainbat proiektu ere planteatu zituen herri lanen ministroak, agian ezagunena trenbide loturen proiektua izanik, Madril, Bartzelona eta Bilborako planteatu zena²⁰².

1931 eta 1934 bitartean aurrekontuek bizitako hazkundearen ondorioz defizitak gorantz egin zuen, 1934ean aurrekontuen defizita BPGaren %1,6a zen. 1935etik aurrera, gobernuan zeuden eskuin indarrak hau gutxitzen saiatu ziren. Horretarako gastuak gutxitu zituzten eta beraiek geraturiko erreformetarako aurreikusten ziren kantitateak aurreztu zituzten. Hainbat gabezia gainditu eta hazkunde ekonomikoa sustatzeko planteaturiko herri lan aurrekontu baten egituraketa atzeratu zuten baita ere, ez bai zuten prioritate bat kontsideratzen²⁰³.

Errepublikan zehar, gastu publikoak ez zuen inoiz BPGaren %13,5a gainditu eta Estatuaren aurrekontuaren defizita ez zen BPGaren %1,6tik pasa. Era horretan 1931 eta 1934 bitartean aurrera eramaniko aurrekontu politika, orokorrean Europako beste gobernu batzuek garaturiko politikaren parekide edo zertxobait aurrerakoiagoa izan zen. Zentzu honetan 1930 eta 1935 bitartean Espainiar Sustapen Ministerioaren gastua, %19 ingurukoa izatetik %29koa izatera pasa zen²⁰⁴. Datuek II. Errepublikako lehen bi

¹⁹⁹ “En mi nuevo ministerio me enamoré de las obras hidráulicas creyendo que para la onda reforma agraria vendrían mejor que cualesquiera innovaciones jurídicas sobre la propiedad de la tierra”. GRANJA, José. Luis de la. (koord) (2013). *Indalecio Prieto. Socialismo, Democracia y autonomía*, Biblioteca Nueva, Madrid, p. 135.

²⁰⁰ GONZÁLEZ, Manuel (1976),” Acumulación de capital y crisis en el sector agrícola” GARCÍA, José Luis, *La cuestión agraria en la España contemporánea*, pp. 31-98.

²⁰¹ RTVE (2006), “Las Obras Públicas En la España del Siglo XX”.

²⁰² “El ideario político reformista y de progreso fue en efecto, una nota diferencial de la República en su política de intervención económica, al menos durante 1931-1933”. Infomazio gehiagorako: FRAILE, Pedro (2000), “La Intervención Económica Durante la Segunda República”. VELARDES, Juan (kor), *Historia de un Esfuerzo Colectivo*. Madrid, Fundación BOSCH, pp. 437-438.

²⁰³ COMÍN, Francisco (2011), “La crisis económica durante la Segunda República Española (1931-1935)” p. 87.

²⁰⁴ GÓMEZ, Antonio. eta SAN ROMÁN, Elena (2005), “Transportes y comunicaciones”, CARRERAS, Albert. eta TAFUNELL, Xavier (kor), *Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX, Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX*, II. bolumena, pp. 509-572. eta TENA, Antonio (2003), ”Sector

urtekoan, diktaduraren azken etapan baino gehiago inbertitu zela azpiegituren garapenean adierazten dute²⁰⁵.

II. Errepublika iristearekin batera gastu sozialak²⁰⁶ hazkunde nabarmen bat bizi izan zuen baita ere, BPGaren % 0,90 izatetik 1930ean, %1,94a izatera iritsiz 1933an, hein handi batean gizarte programa berrien ondorioz (langabezia seguru boluntarioa, derrigorrezko amatasun segurua edo nekazal lan istripuen gaineko segurua besteak beste)²⁰⁷. Langabeziaren aurkako neurriek protagonismo handia izan zuten. 1933an, adibidez, hauek gastu sozialaren %16 baino gehiago irudikatzen zuten²⁰⁸. Dena den, aurrerapausoak eman baziren ere, 1933an gizarte gastua egitura moderno bat aurkeztetik urrun zegoen²⁰⁹.

Tradizionalki ekonomialari eta ekonomiaren historia lantzen duten historiagileek Errepublikan zehar inbertsio publikoak beherantz egin zuela esan ohi dute. Erregimen berria iristearekin batera kapital ugariaren ihesa eman zen, ezker ideologiak zein erregimen berriak kapitalaren gain sortzen zuen izuaren ondorioz, baina batez ere nazioarteko krisiak eragin zituen mugimendu hauek. Gauzak horrela, inbertsioa nabarmenki uzkuritu zen Errepublikaren lehen bi urteetan zehar²¹⁰. Gainbehera bat jasan zuena, inbertsio pribatua izan zen ordea, inbertsio publikoak gorantz egin bai zuen, politika antiziklikoen ondorioz hein handi batean²¹¹. Politika hauen emaitzak errepide sareak 1931-1935

exterior”; CARRERAS, Albert. eta TAFUNELL, Xavier (Kor), *Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX*, pp. 573-641.

²⁰⁵ PALAFOX, Jordi (1991), *Atraso Económico y Democracia*, Crítica, Barcelona.

²⁰⁶ Ikusi: PONS, Jerónia eta SILVESTRE, Javier (2010), *Los Orígenes del Estado del Bienestar en España, 1900-1945*, eta; ESPUELAS, Sergio “La Evolución del Gasto Social Público en España (1850-2005)”, pp. 9-66.

²⁰⁷ Langile mundua aztertzeke ikusi: ARÓSTEGUI, Julio (ed) (2006), *La República de los Trabajadores: la Segunda República y el Mundo del Trabajo*, eta; NÚÑEZ, María Gloria (1989), *Trabajadoras en la Segunda República: Un Estudio Sobre la Actividad Económica Extradoméstica (1931-1936)*.

²⁰⁸ ESPUELAS, Sergio (2013), “La evolución del gasto social público en España 1850-2005”, p. 46.

²⁰⁹ *Ibidem*, p. 47.

²¹⁰ TORTELLA, Gabriel (1983) “Los Problemas Económicos de la Segunda República”, pp. 121-136.

²¹¹ PALAFOX, Jordi (2011) “España y la crisis internacional de 1929, el papel de los desequilibrios internos”, MARTÍN ACENA, Pablo (ed). *Pasado y presente. De la Gran Depresión del siglo XX a la Gran Recesión del siglo XXI*.

bitartean bizi izandako espantsioan ikus daitezke: %22 inguru hasi zen denbora tarte honetan, 1925-1931 artean %15,5 inguru hasi zen bitartean²¹².

4.2 Langabeziaren aurkako legislazioa (1931-1936): herri lanen bitartez lan krisiari aurre egiteko neurri eta dekretuak

4.2.1 Aurrekariak

XIX. mende bukaerako eta XX. mende hasierako Espainian langabezia landa munduarekin loturik zegoen oraindik. Zentzu honetan, lan faltari aurre egiteko helburua zuen lehen neurria, 1890ean onarturiko Nekazaritza Ganbaren Erret Dekretua izan zen, non organo hauei langabetuei lana bilatzeko bulegoak sortzeko baimena ematen zitzaien²¹³. XX. mendearen hasieratik nekazaritza eta abeltzaintzaren alorrean bizi ziren enpleguaren gaineko fluktuazioei aurre egiteko herri lanen erabilera gero eta arruntagoa bilakatzen joan zen. Ondorioz Andaluziako lurretan herri lanak sustatzeko eskariak ohikoak izan ziren Gorteetan. Sustapen Ministroari zuzentzen zintzaizkion eskaera hauek ordena publikoa mantendu eta liskar publikoak saihesteko helburua izan ohi zuten²¹⁴. Politika hauen bitartez lehorreko nekazaritza, latifundio eta lurjabe handiak nagusi ziren eremuetan ohikoa zen urtaroko langabeziari irteera bat eman nahi zitzaion. Normalean langabetuen eskulana, errepide sarean edo ureztatze sistema prekarioan aurrera eraman beharreko hobekuntza zein konponketak gauzatzeko erabiltzen zen.

Lehen Mundu Gerraren amaierak inflexio puntu bat suposatu zuen, eta hiri eta industria guneetako langabezia arazo politiko bat bilakatu zen. Urte horietan, batez ere 1917-1923 bitartean bizi izandako gizarte liskarrekin lotura zuzena izan zuen langabeziaren arazoak, errestaurazioko krisi politikoak eta ideia berrien garapenak ere eragin bazuen ere²¹⁵. Langileen eskubideen aldeko eztabaidak ere gero eta pisu nabariagoa hartzen joan ziren²¹⁶.

²¹² Ondorengo laneko datuak erabili dira: GÓMEZ, Antonio. eta SAN ROMÁN, Elena (2005), “Transportes y comunicaciones”, CARRERAS, Albert. eta TAFUNELL, Xavier (Kor), *Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX, Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX*, II. bolumena, pp. 509-572.

²¹³ ESPUELAS, Sergio (2013), “Los obstáculos al desarrollo de los seguros sociales en España antes de 1936: el caso del seguro de desempleo”, pp. 83-84.

²¹⁴ *Ibidem*, pp. 83-84.

²¹⁵ Informazio gehiagorako, ikusi: CARRERAS, Albert, eta TAFUNELL, Xavier (2003), *Historia económica de la España contemporánea*.

²¹⁶ AIZPURU, Mikel eta RIVERA, Antonio (1994), *Manual de historia social del trabajo*, pp. 268-276.

Bigarren Errepublikaren etorrerarekin, estatuak bizi zuen krisi ekonomikoaren testuinguruan, gobernu desberdinek gainbehera ekonomikoari eta langabeziari aurre egiteko neurriak hartu zituzten. Langileen bizi baldintzen hobekuntza, errepublikako lehen gobernuen politikaren helburu nagusietako bat izan zen²¹⁷. Garai honetan zehar langabezia aseguru boluntarioa²¹⁸ eta enplegu bulego publikoak (kolokazio Bulegoak) jarri ziren abian, baina batez ere herri lanen eraikuntza sustatu zen.

Hasiera batean, interesa latifundio handiak aurkitzen ziren eremuetan zentratu zen, arazo nagusia bertan aurkitzen zela uste bai zuen Gobernuak. Beren aburuz, hirietan bizi zen langabezia landa munduko migrazioen ondorioa zen. Testuinguru honetan nekazal eremuetako landa ekoizpena eta lan eskaria handitzen lagundu zezaketen herri lanen eraikuntza bultzatu zen. Errepublika aldarrikatu eta ondorengo hamabost egunetan, landa lanetarako erabiltzen ziren jornalarien kontratazio derrigorrezko egiten zuen dekretu bat argitaratu zen (1931ko Apirilaren 28ko Dekretua)²¹⁹. Irailaren 9an Gobernuak Dekretu hau Lege bilakatzea adostu zuen²²⁰. Udaletxe bakoitzak nekazal langileen zerrenda bat izan beharko zuen ondorioz, lan eskua behar zutenean herriko patroiek bertara jo zezaten. Erabaki hau ez zitzaientz patroiei larregi gustatu, kontratazio lokala sustatu eta lan eskuaren mugikortasuna zailtzen bai zuen, soldatak handitzea ekarri zezakeena²²¹. Legea ere ez zen jornalari guztien aldekoa izan, herri dinamikoetan bizi zirenek lan aukera gehiago zituzten bitartean, geldoagoak zirenetan bizi zirenen kolokazio aukerek atzera egiten bai zuten²²². Laster hiri eta industriak pisu nabaria zuen guneetako langabeziari aurre egiteko

²¹⁷ MARTIN-ACEÑA, Pablo (1995), "Problemas económicos y reformas estructurales", p. 184.

²¹⁸ ESPUELAS, Sergio (2010), "El seguro de desempleo en España en la II República, 1931-1936. La evolución de las tasas de cobertura", SILVESTRE, Javier eta PONS, Jerónia (ed), *Los orígenes del Estado del Bienestar en España, 1900-1945*, pp. 183-216.

²¹⁹ SUÁREZ, Patricia, CUETO, Begoña (2015) "Public Employment Services in Spain, 1931-2010", *Social Science Research Network*, p. 4.

²²⁰ Ministerio de Trabajo y Previsión (1931ko irailaren 9a) "Ley aprobando y ratificando con fuerza de Ley los Decretos que se inserta, dictados por este Ministerio, en las fechas que se expresan", *Gaceta de Madrid*, 253. Zenbakia, pp. 1762-1763.

²²¹ MALEFAKIS, Edward (1978). "Análisis de la Reforma Agraria durante la Segunda República". *Agricultura y sociedad*, 7. zenbakia, pp. 35-51.

²²² GARRIDO, Luis (1991), "Constitución y reformas socioeconómicas en la España de la II República", pp. 173-190.

herri lanak eta bestelako neurriak ere bultzatzen hasi ziren, beti ere aurrekontuen egonkortasuna zalantzan jarri gabe²²³.

Guzti hau kudeatu eta krisi zein langabeziari aurre egiteko helburuarekin II. Errepublikako gobernu desberdinek, lege eta dekretu ugari eraman zituzten aurrera²²⁴. Legislazioa garatzearekin batera, administrazioak arazoari aurre egiteko mekanismo eta tresna desberdinak sortu behar izan zituen. Diputazio eta Gobernu Zentralek eskumen eta funtzio berriak baneratu zituzten, funtzionarioei ere eginbehar berriak ezarri. Ondorengo lerroetan Gobernu desberdinek aurrera eramango legedia, gobernu aldaketek zekartzaten indargabetze eta aldaketen inguruan jardungo dugu, lege hauek, gobernu aldaketa, liskar politiko eta bestelako arazoaren ondorioz martxan jartzeko arazo ugari izan zituztela baldin badakigu ere.

4.2.2 Langabetuen kolokazioaren inguruko lege eta dekretu nagusien azterketa (1931-1936)

1931ko Azaroaren 27ko Langileen Kolokazioaren Legea

Bertan Lan eta Aurreikuspen Ministerioaren baitan, Estatuak langileen kolokazioa nazional, publiko eta doakoa antolatuko zuela jasotzen zen. Ondorioz urte bateko epean kolokazio agentzia komertzialek beren funtzionamendua eten beharko zuten²²⁵. Antolakuntza honen bitartez, lan eskari eta eskaintzen inguruko informazioa eguneratua erregistratzea zuen helburu. Helburu hau lortu eta ahalik eta lan indar handiena xurgatzeko asmoarekin, langileen irakaskuntza, trebakuntza eta adaptazioa sustatzea aurreikusteen zen, beren izaeragatik ahul edo akatsen bat zutenak beraientzat egokiak ziren ofizioetarako egokituz²²⁶.

Mugimendu migratzaile eta demografikoek lan eskari eta eskaintzaren orekan krisi egoeretan izan zezaketen eraginaren ondorioz, arazoa aztertze beharra jasotzen zen

²²³ TAMAMES, Ramón (1980), *La República. La Era de Franco*, Alfaguara, Madrid, pp. 115 y 117.

²²⁴ Langabeziarekin lotura zuzenik ez badu ere, ezin dezakegu ahaztu maiatzaren 25an onartu zen amatasunaren gaineko beharrezko asegurua inguruko Dekretua. Dekretu honen helburua ama langileen eskubideak babestea zen eta urte bereko urrian jarri zen abian.

²²⁵ Dohakoak zirenek funtzionatzen jarraitu zezaketen, horrela langabetuei kobratzen zitzaizkien gehiegizko tarifak saihestu nahi ziren.

²²⁶ Ministerio de Trabajo y Previsión (1931ko azaroaren 28a) “Ley organizando por el Estado, bajo la dependencia de este Ministerio, la colocación obrera con el carácter de nacional, pública y gratuita”, *Gaceta de Madrid*, 332. zenbakia, pp. 1262-1264.

(gure azterketaren oinarria diren hiru probintziek bizitako bilakaera demografikoa hurrengo atalean aztertuko dugu). Desoreka hauek ematen ziren lekuetan, ahal izanez gero, sorospen zerbitzuak, diru laguntzak eta langabeziari aurre egiteko herri lanak erabili behar ziren legearen arabera. Horretarako beharrezkoa zen langabezia, kolokazioen eta ekonomiak jasaten zituen gora-beheren inguruko datu eguneratuak izatea. Hau, Errepublikako udaletxe guztiek egin beharreko erregistro bat bilakatu zen, praktikan bere inplementazioak arazo ugari izan bazituen ere.

Lan krisiari aurre egiteko neurri zuzenen artean, partidu buru edo probintzietako hiriburuetan Kolokazio Bulego bat sortu beharra zegoen, hasiera batean udaletxeak berak gestionatuko zuena. Aurrerago ikusiko dugun bezala, Bizkaiko kasuan, Bulegoak hobekien funtzionatu zuen probintzietako bat, 1931an sorturiko Bilboko Lan Poltsa Kolokazio Bulego bihurtu zen 1934ean²²⁷. Diputazioek ere Kolokazio Bulegoak jarri behar zituzten abian, udal zerbitzuak eta probintzia barneko enplegua koordinatzeko xedearekin. Bulego bakoitzaren administrazioa, patronaleko eta langileen ordezkariak eta agintari eskudunek osatuko zuten. Udal eta Diputazioetako Kolokazio Bulegoen Gaietik, Kolokazio Bulego Zentral bat kokatuko zen, Estatuko gainontzeko bulegoen gainean egongo zena. Estatistikak zentralizatu eta lan krisiari aurre egiteko politiken inguruko informazioa beste bulegoen esku jartzea izango zuen helburu. Langabeziaren ondorio izan zitezkeen liskar politiko eta sozialen berri eman eta langabeziaren arazoa konpontzeko Estatu barneko langabetu mugimenduak erraztearekin batera.

Lege honen arabera, printzipioz, langabetuak eta lanpostuak libre zituzten patrioiak beren egoeraren berri ematera beharturik zeuden, honek helburu estatistikoak baino adierazten ez bazituen ere. Dena den egoerak behartuta Lan eta Aurreikuspen Ministerioak horrela adostuz gero, langabetuak eskaintzen zitzairen lehen lana eta patrioiak eskaintzen zitzairen langabetua hartzera behartu zitezkeen²²⁸.

²²⁷ ETXANIZ, Iñaki eta IPIÑA, Aritz (2017), “Al servicio de una nueva ciudad. “El problema escolar” y las políticas de empleo municipales en el despertar de las metrópolis”, pp. 260-261.

²²⁸ El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados Municipales (1936), *Legislación Social, Colocación Obrera, Paro Obrero*, pp. 23-28.

1932ko Abuztuaren 6ko langile Kolokazio, Erregistro eta Bulegoen Dekretu eta Araudia

1932ko abuztuan, 1931ko azaroaren 27ko legea aplikatu ahal izateko araudia dekretatu zen. Dekretuak lan merkatu nazionalaren aukerak ezagutu, nahi gabeko langabezia ekidin eta ekonomia osasuntsu eta arrazionalizatu bat lortzea zuen helburu²²⁹. Legearekin alderaturik, dekretu berriak hainbat aldaketa jasan zituen. Horrela efektu estatistikoetarako langile eta patroiek beren egoeraren berri eman beharreko derrigortasunaren inguruko artikulua beste era batean formulatu zen. Ondorioz, jada ez zirudien egoeraren berri ematera beharturik zeudenik²³⁰.

“Art. 66. A efectos estadísticos y de información y a petición de la Oficina correspondiente, los elementos patronales y obrero vendrán obligados a facilitar cuantos datos les sean demandados sobre paro y colocación.

Art. 67. El Ministro de Trabajo y Previsión Social, oída la Subcomisión correspondiente del Consejo del Trabajo, podrá, por Decreto aprobado en Consejo de Ministros, declarar obligatorio, lo mismo para los patronos que para los obreros, el dar cuenta a las Oficinas de colocación correspondientes, de las vacantes que tengan en sus explotaciones los primeros, y de la situación de paro en que se encuentren los segundos”²³¹.

Gertakari honen ondorioz, lan poltsen eta ofizinen langabetu zerrenden datuak zalantzan jarri izan dira. Dena den, beste artikulua batean Erregistro eta Bulegoek lan merkatuaren inguruko datuak biltzeko orduan ardura bereziaz jardun behar zutela adierazten zen.

Partidu judizialeko buruetan kokatuko ziren bulegoek, bertan sartzen ziren herri guztietarako balioko zuten, hau osatzen zuten udalerrri desberdinen arteko lan eskari eta eskaintzak koordinatzeko helburuarekin, Bilboko Kolokazio Bulegoaren kasuan gertatu zen bezala. Nahiz eta kasu konkretu honetan, kabinete honek probintziako bulego bezala funtzionatuko zuen.

²²⁹ Ministerio de Trabajo y Previsión (1932 abuztuaren 13a) “Decreto y Reglamento de 6 de Agosto de 1932; colocación de obreros; Registros y Oficinas”, *Gaceta de Madrid*, 226. zenbakia, pp. 1156-1166.

²³⁰ El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados Municipales (1936), *Legislación Social, Colocación Obrera, Paro Obrero*, p. 29.

²³¹ *Ibiem*, p. 45.

Erregistro eta Bulegoen funtzionamendu egokia bermatzeko helburuarekin hainbat jarraibide jaso ziren. Horrela, langileen iritsiera ordena errespetatuz antolatuko ziren zerrendak, sektorearen arabera (nekazaritza, industria, merkataritza eta zerbitzu domestikoak) talde desberdinetan banaturik eta bakoitzaren kategoria kontuan izanik. Langileen adina eta sexua ere kontuan hartzea aurreikusten zen (kontserbatzen diren Bilboko bulegoko dokumentuetan ageri ez badira ere). Peoi eta zama lanetan jarduten zuten langileekin ordu bat adostu beharko zuten ofizinatik pasa zitezten. Patroia lan konkretu baterako jende bila bulegotik pasatzen zenean, egun horretan lanerako prest aurkitzen zirenen zerrenda prest izan zezaten. Gainontzeko langile taldeen kasuan, zerrenda desberdinak saneaturik mantentzeko helburuarekin aldiro bertan inskribaturik aurkitzen ziren norbanakoak bulegotik pasa beharko ziren baita ere.

Emakumeen enpleguari zegokionez, 20.000 biztanletik gorako nukleoetako kolokazio bulegoetan “beren sexuko lanak ezagutzen zituen emakumezko bat” egon behar zela jasotzen zen²³². Araudiak lan hauek zeintzuk ziren azaltzen ez bazuen ere, 1931an Aurreikuspen Institutu Nazionalak eginiko sailkapenaren arabera jantzigintzaren industriarekin loturiko lanak, zigarro egile, ile apaintzaile, garbitzaile eta manikura egileenak ziren ofizio ohikoenak²³³. Kolokazio Bulegoen eta lan krisiari aurre egiteko lanen sustapenaren bitartez, bizirauteko baliabiderik ez zuten familiei diru sarrera minimo batzuk eskaintzea lortu nahi zen; ondorioz politika hauek familia buruari (etxeke gizona garai horretan) zuzendurik egon ziren²³⁴.

Bulego desberdinek hilero, Bulego Zentralera boletin estatistiko bat bidali beharko zuten, langabetu, lanpostu eta izandako arazo eta greben inguruko informazio zehatzarekin, Bulego Nagusiak Lan eta Aurreikuspen Ministeriora bidali zezan ondoren. Dena den egoerak horrela eskatzen zuenean, txosten zabalagoak bidali zitezkeen, organo zentralen babes edo parte hartzea lortze aldera. Estatistikak osatzeko, bulego baten menpe aurkitzen ziren udal guztiek langabetuen eta kolokazioen inguruko erregistro bat eraman beharko

²³² El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados Municipales (1936), *Legislación Social, Colocación Obrera, Paro Obrero*, pp. 28-66.

²³³ NÚÑEZ, María Gloria (1998), “Políticas de igualdad entre varones y mujeres en la segunda república española”, p. 435.

²³⁴ Emakumeen enpleguak Euskal Herrian izan zuen bilakaeraren inguruan Fernando Mendiolaren lan desberdinak aipatu ditzakegu, Nafarroan eta bereziki Iruñeako kasuaren berri ematen digutenak. Besteak beste: MENDIOLA GONZALO, Fernando (1998), “Emakumeen enplegua Iruñean (1840-1996)”, pp. 91-138 eta MENDIOLA GONZALO, Fernando (1999). “Genero, enplegua eta familia estrategiak Iruñean (1840-1930)”, pp. 193-215.

zuten aurrera, non langabetuak beren profesio, sexu eta adinaren arabera antolaturik ageri behar ziren.

Lan eske bulegora gerturatzen zen norbanakoaren inguruko datu bilketa bat eramaten zen aurrera: Izena, jatorria, adina, ezkon egoera, bizilekua, aurreko lanean zuen kategoria, eta klasifikazioa, lan egin zuen azken lekua, lanean jardun zuen denbora, soldataren zenbatekoa, ofizioan zeraman denbora, bere kargu zegoen familiaren kideen kopurua, adin txikiko semerik zuen, langabeziaren aurkako laguntzaren baten onuradun zen eta gustatuko litzaiokeen okupazioa. Behin datuak egiaztatu ondoren, 3 hilero berriztatu beharreko langabetu txartel bat entregatuko zitzaion, lana topatzean igorri zuen bulegoan entregatu beharko zuen, enpresa edo patroï berriaren izena eta egoitza adieraziz.

*“Art. 135. Los Registros y Oficinas locales de colocación han de procurar, no tan solo el alivio a la situación de los empleados, sino también distribuir discretamente la mano de obra disponible para evitar aglomeraciones o insuficiencias de ella nocivas a la economía de la República y tender al incremento de la producción por el empleo del factor hombre en las regiones o comarcas susceptibles de mejorar su riqueza por incremento de la producción”*²³⁵.

Xedapen iragankor batek, 1931ko Apirilaren 14ko eta Uztailaren 18ko dekretuen zein urte bereko Irailaren 9ko Legearen bitartez izaera zirkunstantzialarekin sorturiko erregistro eta lan poltsak kolokazio bulego bilakatu beharko zirela jasotzen bazen ere, badakigu, Bilboko kasuan prozesu honek luze jo zuela.

Bigarren biurtekoan zehar, landa munduko lana eta kolokazioa arautzeko hainbat dekretu argitaratu ziren²³⁶. Bestetik 1935eko Abuztuaren 29 Dekretuaren bitartez, kanpotarren kolokazioaren inguruko araudi bat plazaratu zuten, helburua kanpotik etor zitezkeen migratzaileen aurrean nazionalen lana babestea zela jasotzen zen. Inguruko beste

²³⁵ El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados Municipales (1936), *Legislación Social, Colocación Obrera, Paro Obrero*, p. 60.

²³⁶ Besteak Beste: “Orden de 26 de Septiembre de 1933; empleo de obreros; no obligatoriedad de los Registros”, “Orden de 18 de Mayo de 1934; prohibición de reparto de jornaleros; obreros rechazados sistemáticamente”, “Ley de 28 de Mayo de 1934; derogando la de Términos municipales; jornales; obreros forasteros y niños”, Orden de 2 de Junio de 1934; reglas transitorias de trabajo para operaciones agrícolas; funcionamiento de Registros locales” eta “Orden de 10 de Junio de 1935; reglas transitorias de trabajo de campo; empleo de máquinas”.

herrialde batzuk emaniko pausoak jarraitzen ziren horrela²³⁷, nahiz eta lan bila zetozen migratzaileen kopurua Espainian anekdotikoa izan.

4.2.3 Langabeziaren arazoaren inguruko lege eta dekretu nagusien inguruko analisia (1931-1936)

1931ko Maiatzaren 25eko langabezia aseguruaren Dekretua

“De larga fecha datan las disposiciones con las cuales el Estado español se ha preocupado de abordar el problema del paro. Esta actitud no le llevó a soluciones prácticas, pero dio lugar a una convicción que se manifiesta en la Ley de 13 de Julio de 1922, aprobando el Convenio de Washington, relativo al paro forzoso²³⁸. Consecuencia inmediata de este compromiso fue la autorización y consignación que figuran en la ley de Presupuesto de 26 de Julio de 1922 para la práctica del Seguro de paro forzoso”²³⁹.

1908 eta 1919an Aurreikuspen Institutu Nazionalak langabeziaren aurkako aurreikuspenean emaniko pausoak jarraituz *“Caja Nacional Contra el Paro Forzoso”* bezala ezagutuko zenaren sorrera bultzatu zen. Kutxa honek hurrengo funtzioak hartzen zituen bere baitan: 1) Langabeziaren aurkako aurreikuspena sustatzea. 2) Lan krisiari aurre egitea helburu zuten gobernu eta erakundeei beharrezko aholkularitza eskaintzea, langabetuei lana edo bizirauteko baliabideak eskainiz. 3) Kutxako funtsak administratzea. 4) Washingtoneko hitzarmena jarraituz langabeziaren eta enpleguaren inguruko datu estatistikoak biltzea. 5) Langabeziaren aurkako behinbetiko seguru edo hau gutxitzen edo gainditzen lagun zezaketen bestelako neurrien ikerketa eta organizazioa sustatzea²⁴⁰.

Aipatu berri dugun bezala, kutxa honetaz baliatuz, Estatuak langabeziaren aurkako aurreikuspena sustatzeko helburuarekin, beren afiliatuei langabezia subsidioak eskaintzen zizkieten entitateei hobariak emango zizkien. Lekuan lekuko edo sektore jakin batean

²³⁷ Ministerio de Trabajo y Previsión (1935 abuztuaren 29a) “Orden dictando normas para los trabajadores extranjeros cuyas peticiones de autorización para trabajar en España no hayan sido resueltas con anterioridad al Decreto de 29 de Agosto de 1935”, *Gaceta de Madrid*, 297. Zenbakia, p. 674.

²³⁸ 1919an Washington-en ospaturiko biltzarrean adosturiko Langabeziaren Inguruko Hitzarmena, 1921eko uztailaren 14an sartu zen Indarrean. Elkarrekin bere historian hartu zuen bigarren hitzarmena izan zen

²³⁹ El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados Municipales (1936), *Legislación Social, Colocación Obrera, Paro Obrero*, p. 81.

²⁴⁰ ESPUNY, María Jesús eta PAZ, Olga (2017), “Reflexiones sobre el paro agrícola en la Segunda República (I): términos municipales y colocación obrera”, *IUSLabor*, 1. Zenbaki, pp. 1-20.

eman zitezkeen krisi sakonei aurre egiteko helburuarekin konpentsazio funts bat sortuko zen, laguntzak jasotzen zituzten entitateek eta estatuak eginiko aportazioen bitartez osatuko zena. Kutxa Nazionala bere aldetik, aurrekontuan jasoriko kreditu, norbanakoek eginiko dohaintzen eta diru laguntzak jasoriko entitateek eginiko aportazioen bitartez hornituko zen²⁴¹.

1931ko Uztailaren 18ko lan krisiari aurre egiteko lurraldearen eta industriaren gaineko kontribuzioaren gaineko hamarren baten ezarpenaren Dekretua

Dekretu honen bitartez, lan poltsa lokalen eta herri lanen bitartez langabeziari aurre egiteko helburuarekin, Andaluzia eta Extremadurako probintziei, erregimen hau onartu nahi zuten beste guztiekin batera lurraldearen eta industriaren kontribuzioaren gaineko hamarren baten ezarpena aurrera eramatea baimentzen zitzaien. Herri lanen artean, landa udalerrien kasuan, biztanleen osasuna eta higiene baldintzak hobetzera zuzenduriko herri lanek lehentasuna izango zuten (Nazioarteko Lanaren Elkartea eta *Revista de Obras Públicas*-eko hainbat ingeniari ere antzeko lanak lehenestearen alde agertu ziren, aurreko atalean ikusi dugun bezala). Lanak kontrata bidez egiten zirenean, kontratista herrian aurkitzen ziren langabetuak, langabetu poltsan izena emana zutenak, erabiltzera beharturik egongo zen. Dekretu honen bitartez, landa munduak bizi zuen lan krisiari aurre egin nahi zitzaion batez ere²⁴².

1932ko Martxoaren 11ko gainordainen gaineko murrizketa edo ezabapenaren inguruko Legea

Lege honen bitartez Ogasun Ministerioari, Ministro Kontseiluaren baimenarekin, udal korporazioek horrela eskatzen zutenean lurraldearen eta industriaren gaineko kontribuzioaren gaineko hamarrenaren ordainarazpena bertan behera edo murrizteko aukera ematen zitzaion²⁴³.

²⁴¹ Ministerio de Trabajo y Previsión (1931ko maiatzaren 25aren 13a), “Decreto creando un servicio para el fomento y régimen de la previsión contra el paro involuntario de trabajo”, *Gaceta de Madrid*, 147. zenbakia, pp. 963-965.

²⁴² Ministerio de Trabajo y Previsión (1931ko uztailaren 19), “Decreto declarando prohibido para lo sucesivo, en Andalucía y demás comarcas donde hubiera venido practicándose el régimen de repartos de jornaleros parados entre propietarios y arrendatarios agrícolas, durante la crisis de trabajo”, *Gaceta de Madrid*, 200. zenbakia, p. 566.

²⁴³ Ministerio de Trabajo y Previsión (1932ko martxoaren 13), “Ley relativa a recargos en las contribuciones e impuestos que se mencionan”, *Gaceta de Madrid*, 73. zenbakia, pp. 1818-1827.

1934ko Martxoaren 22ko beharginen langabeziari aurre egiteko herri lanen Legea

Lege honen bitartez Herri Lan Ministroak, Ministro Kontseiluaren oniritziarekin, denbora eperik laburrenean aurrekontuan jasoriko herri lan proiektu desberdinak lan krisiari aurre egiteko erabiltzeko baimena zuen. Probintzia bakoitzeko lanen artean, jada hasirik zeuden obrek eta hauen artean aurrekontu txikiena zutenek lehentasuna izango zuten. Proiektu berrien artean erabilgarrienak bultzatuko ziren, eta hauen artean langabetu gehiagoren okupazioa ahalbidetzen zutenak. Bestetik nekazaritza beraztasuna handitzea helburu zuten herri lan proiektuak ere lehenetsiko ziren (ureztatzeak...).

Ministroak, bere iritziz lan krisia bizi zen eta honi aurre egiteko beharrezko lan proiekturik ez zuten probintzietan, Ministro Kontseiluak onarturiko herri lan guztiak aurrera eramateko baimena izango zuen. Lege honen ondorioz, helburu hauetara zuzenduriko herri lanetan enkante edo lehiaketa publikoak aurrera eramateko denbora erdira murriztuko zen. Lanak proposamen hoberenaren esku geratuko ziren, ez soilik aurrekontua kontuan izanik, xurgatu zezakeen langabetu kopuruak pisu nabaria izango zuen, eraikuntza epearekin batera.

Bestetik, Ministro Kontseiluak horrela adostuz gero, herri-lanak enkante edo lehiaketa gabe esleitu ahal izango ziren, beti ere 250.000 pezetako aurrekontua gainditzen ez bazuten²⁴⁴. Helburua hori ez bazen ere, arau honek espekulazioari atea ireki ziola ezin dezakegu ukatu, lekuan lekuko politikarien interesak bultzatzeko erabili ahal izan zen ondorioz, aspektu hau ziurtatzerik ez badugu ere.

Langabeziaren aurkako eta krisi honi aurre egiteko herri lanak sustatzearen inguruan gobernu kontserbadoreak aurrera eramandako lege eta dekretu desberdinak, egoerak sortu zitzakeen liskar eta erreboltei zioten beldurrak bultzatuak izan ziren hein handi batean. Ikusiko dugun bezala lan krisiari aurre egiteko legislazio honek etapa osoan zehar jarraitu zuen, eta hainbat aldaketekin izan bazen ere Frente Popularraren garaian, Gerrak guztia hankaz gora ipini arte, iraun zuen²⁴⁵.

²⁴⁴ El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados Municipales (1936), *Legislación Social, Colocación Obrera, Paro Obrero*, pp. 94-96.

²⁴⁵ Ministerio de Trabajo y Previsión (1934ko martxoaren 23), “Ley autorizando al Ministro de este Departamento, durante el año natural en curso, para utilizar con carácter excepcional en los expedientes de construcción de obras relacionadas con los servicios de este Departamento que tengan proyecto aprobado y créditos presupuestos, las facilidades que se consignan en los artículos que se citan”, *Gaceta de Madrid*, 82. zenbakia, p. 2212.

1934ko uztailearen 7ko langabeziaren aurkako neurrien Legea

Lan krisiaren ondorioz eta honi aurre egiteko behin betiko Legea garatu artean, langabetuen bizi baldintzak hobetzeko diru laguntzak, herri lanak eta hauek era zuzenean barneratu zitzaizketen inizatiba pribatuak sustatzea bilatzen zuen.

Gobernuak Kutxa Nazionalaren funtsak milioi bat pezetan handituko zituen, entitate primarioen aportazioak %1era murrizteko. Lan ministerioaren baitan, Batzorde Nazional bat sortu zen, herri lan plangintza orokor bat prestatzeko helburuarekin²⁴⁶. Batzordearen zeregin administratibo nagusiak, langabeziaren inguruko estatistikak, arrazoiak, hau ematen zen guneen kokapena, nabarmenen zen urteko aldia markatzea eta honi aurre egiteko herri lan desberdinak prestatzea ziren. Datu guzti hauekin Gobernuari aurrera eraman zitezkeen herri lanak edo bertan behera laga behar zirenak proposatzeko aukera zuen. Bestetik, lanen artean, eraikin publikoen eraikuntza eta handitze lanek lehentasuna izango zuten.

Aurrera eraman beharreko herri lanei zegokionean, hauek hainbat baldintza bete behar zituzten. Batetik, gutxienez Epaimahai Mistoek²⁴⁷ udalerrirako adosturiko gutxieneko soldata ordaintzea. Honetaz gain, langile guztiak nazionalak izan behar zirela jasotzen zen, salbuespenak onartzen baziren ere. Erabilitako material eta tresnen alorrean, hauek Estatuan ekoiztuak izan behar zuten, nazioko industria babesteko legedia jarraituz.

1934an zehar aurrera eraman zitezkeen herri lanentzat baliabideak lortze aldera Gobernuari 50 miloi pezetako zorra egokien zeritzon moduan jaulkitzeko baimena ematen zitzaion. Hau, 75 urtetan amortizatuko zen, gehienez urtean %5 interesak ordainduz, Estatuaren ondorengo urteetako aurrekontuetan interes hauek ordaintzeko partida bat gorde beharko zelarik ondorioz. Bestetik eraikuntzaren industria sustatzeko

²⁴⁶ Batzordea herri-lan, osasun, nekazaritza eta instrukzio publiko idazkari ordeek, lan eta jabetzen gaineko zuzendari nagusiek, estatuko administrazioaren interbentore nagusiak, Aurreikuspen Instintuko Nazionalako, aurrezki kutxen ordezkariak, Lan Kontseiluko 4 kidek (bi patroien ordezkari eta beste bi langileen ordezkari moduan) eta Nekazal Erreformaren Institutuko Patroi eta langileen ordezkari batek osatu zuten.

²⁴⁷ 1931ko azaroaren 27ko Beste lege batek Epaimahai Mistoek sorrera eta erakundetzea jaso zituen. Primo de Riveraren garaiko Komite Paritarioetan oinarritzen ziren eta patroien eta langileen ordezkariak osatzen zituzten. Epaimahai hauek patroien eta langileen arteko desadostasunak gaituzte, lan baldintzen eta kontratuen gaineko kontrola zuten helburu.

asmoarekin eta “Casas Baratas” delakoen eraikuntza bultzatzeko, proiektu hauei maileguak erraztea aurreikusten zen²⁴⁸.

1935eko Ekainaren 25eko beharrezko langabezia konpontzeko neurrien Legea

1931ko Martxoaren 25eko Dekretuak sorturiko langabeziaren aurkako eta aurreikuspen zerbitzua garatu eta handitzeko helburuarekin, Epaimahai Mistoek bultzaturiko langabeziaren aurkako kutxen funtsak handitzen lagunduko zuen Estatuak. Udal edo erregioako korporazioek langabetuei subsidio edo diru laguntzak eskaintzeko, beharrezkoa izango zen hauek langabezia kutxa bat sortzea, laguntza horiek kaxa hauen bitartez kudeatzeko helburuarekin²⁴⁹.

Bestetik, Lan eta Aurreikuspen Ministroaren zuzendaritzapean Langabeziaren Aurkako Batzorde Nazional bat sortzen zen²⁵⁰. Batzorde honen helburu nagusien artean hurrengoak aurkitzen ziren: langabeziaren aurkako orientazioa eta egoerari aurre egiteko legeak proposatzea; Nazioarteko Lanaren Elkartek eginiko gomendioak jarraituz, Gobernu Zentral, erregional eta lokalek edozein momentutan aurrera eramanez zitezkeen herri lan zerrenda bat prestatzen laguntzea; Ministro Kontseiluari, korporazio publiko zein pribatuek langabetuei eskaintzen zizkieten diru laguntzen berri ematea; salbuespeneko herri lanak proposatzea, langabezia krisi larriak ematen ziren momentu eta lekuetako egoera lasaitzeko helburuarekin.

Lege honen baitan, herri lan desberdinak sustatzeko helburuarekin, hauek aurrera eramateko diru sariak eskaintzea aurreikusten zen, bai korporazio publiko zein enpresa pribatuen esku egongo zirenak²⁵¹. Estatuak gehienez lanen %50a errazteko konpromezua hartzen zuen, beti ere lanak beranduenez 1936ko abenduaren 31 baino lehenago bukatzen baziren. 1934ko Uztailaren 7ko eta 1932ko Abenduaren 23ko Legeak jarraituz, hasi baina

²⁴⁸ Ministerio de Trabajo y Previsión (1934ko uztailaren 8a), “Ley relativa al paro obrero”, *Gaceta de Madrid*, 189. zenbakia, pp. 267-268.

²⁴⁹ Ministerio de Trabajo y Previsión (1935ko ekainaren 26a), “Ley de 25 de junio de 1935 dictando normas para remediar el paro obrero”, *Gaceta de Madrid*, 177. zenbakia, pp. 2442-2446.

²⁵⁰ Batzordea Herri Lan, Nekazaritza, Instrukzio Publiko, Industria eta Merkataritza Ministerioetako ordezkariak, Enplegu Zuzendari Nagusia, Estatuako Administrazioaren Interbentore Nagusia, Lan Kontseiluko Presidentea, Aurreikuspen Institutu Nazionaleko ordezkari bat eta Gorteetako 6 Diputatu.

²⁵¹ Ondorengo lanetarako eskatu zitezkeen: Auzo bideak, argizatze lanak, herrien saneamendu eta higiena, trenbide pasabideen eta errepide zeharbideen ezabaketa, nekazal eta abeltzain elkarrean instalakuntzen hobekuntza, Silo Sare Nazionala, aireportu eta autobideak eta esportaziora zuzenduriko fruituen garraiorako itsasontzien eraikuntza.

aurrekontu faltagatik bukatu gabe geratu ziren herri lanen kasuan, Herri Lan Ministerioak, proiektu desberdinak banaka ikertuko zituen, beren kriterioak jarraituz justifikaziorik ez zutenak behin betiko baztertuz, gainontzekoak legedi berrira moldatuko ziren bitartean.

Eraikin publikoen alorrean, Langabeziaren Aurkako Batzordeak eraikin publikoen eraikuntza proposatu zezakeen, beti ere lan hauen bitartez estatuak alokairuan zituen beste batzuk ordeztan bai zituzten. Etxe berrien eraikuntza sustatzeko zerga salbuespenak ere kontenplatu zituen, batez ere errentara zuzenduriko etxebizitzak eraikitzen zituzten etxalde jabeen zuzendurik zeudenak. Inbertsio pribatuak errekuiperatzeko neurrietako bat izan zen azken hau.

Dena den, laguntza hauek eskuratu ahal izateko, hainbat baldintza bete behar ziren: langileen soldatak Epaimahai Mistoek ezarritako gutxienekoaren pareko edo altuagoak izatea; prioritatea ematea probintziako langabetuen bulegoan izena emana zuten langabetuei, hauen artean langabezia denbora gehiago eta familia buru zirenek lehentasuna izanik. Dena den, lanen izaera kontuan izanik, zerrendan aurrera eraman beharreko lanetan espezialista zen langabetua kontratatzea baino ez zegoen beharturik. Kasu berezietan obraren garapenaren ondorioz plantilla murrizteko beharra agertuz gero, Ministerioak lan txanda sistema abian jartzea baimendu zezakeen.

Guzti hau martxan jartzeko beharrezkoa zen hainbat baliabide ekonomiko eskura izatea. Ondorioz, 1935eko bigarren seihileko eta 1936ko aurrekontuek langabeziari aurre egitera zuzendurik zeuden maileguak ahalbidetuko zituzten, gehienez 200 miloi pezetara iritsi arte. Hauetatik 65, 1935ean bertan erabili zitezkeen eta gainontzekoak 1936an (2 miloi Langabeziaren Aurkako Kutxarentzat, 75 miloi bestelako herri lan desberdinak gauzatzeko, 20 miloi eraikin publikoen eraikuntzarako eta 108 miloi gobernu lokal eta enpresa pribatuek eraikuntza lan desberdinak aurrera eramateko diru laguntzetarako). Udalerri berdineko baterako aurkezturiko herri lanen artean, eskulan gehien behar eta beste enpresa batzuen jardura aktibatzen lagundu zezaketen proiektuek lehentasuna izango zuten. Diputazioen kasuan, maileguak eskatuz gero, komisio gestorea osatzen zuten gestoreen bi herenen aldeko botoa izan beharko zuten, 1935eko Abuztuaren 1eko Dekretua jarraituz.

“Con objeto de evitar una posible deformación de la constitución social española, a consecuencia de aumento exagerado en la ejecución de obras

públicas, el Ministerio de Industria y Comercio estudiará y propondrá a las Cortes medidas contundentes:

A) A la iniciación de una industrialización adecuada a las regiones agrícolas; y

B) A la revisión de la protección correspondiente a las industrias que puedan aumentar el número de jornales pagados, sin incremento de los precios y sin dar lugar a la creación de rentas diferenciales injustificadas”²⁵².

Hamarrenaren inguruko araudiaren inguruko 1935eko Abuztuaren 29 Dekretua, Irailaren 16, Azaroaren 8, Azaroaren 26 eta 27 Aginduak

Krisiari aurre egiteko lurraldearen eta industriaren gaineko kontribuzioaren gaineko hamarrenaren inguruko hainbat dekretu berri argitaratu ziren garai honetan. Hauek hobeto kudeatzeko helburuarekin, udal edo probintziako zirkunskripzio bakoitzean komisió bat sortu beharko zen (alkateak/diputazioa presidenteak, lan ministerioko ordezkari batek, bi kontzejalek, langileen bi ordezkari eta zergadunen bi ordezkari osatua). Komisió hauek, hamarrenaren bitartez jasotako zenbatekoa, zuzenean, jada onarturik zeuden premiazko herri lanak aurrera eramateko erabili zezaketen. Funtsak udal edo beste aginte organo batzuen esku ere laga zitzaizkiren baita. 1931ko uztailaren 18ko Dekretua jarraituz hamarrena ezarri zuten korporazioei zegokionean, abuztuaren 29ko Dekretua kontuan izanik berregin beharko zuten beren akordioa, egitura eta komisió desberdinak araudi berrira egokituz. Hau egin ezean ezin izango bai zuten 1936an hamarrena jasotzen jarraitu²⁵³.

Hamarrenaren inposaketa aurrera eramaten zuten udaletxeek, honen bitartez herri lanetara zuzendu ohi zuten zenbatekoa gutxituz gero, politika horren helburua bertan behera geratzen zenez, aukera hau oztopatzeko neurriak hartu ziren. Ondorioz hamarrena jasotzen jarraitu nahi zuten udaletxeetako aurrekontuetan, herri lanetara zuzenduriko zenbatekoa azken 5 urteetako batz bestekoaren pareko edo altuagoa izan beharko zen.

²⁵² El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados Municipales (1936), *Legislación Social, Colocación Obrera, Paro Obrero*, p. 112. eta Ministerio de Trabajo y Previsión (1935ko ekainaren 26a), “Ley de 25 de junio de 1935 dictando normas para remediar el paro obrero”, *Gaceta de Madrid*, 177. zenbakia, pp. 2442-2446.

²⁵³ Ministerio de Trabajo y Previsión (1935ko abuztuaren 31a), “Decreto autorizando a los Ayuntamientos de las provincias en donde exista paro involuntario para establecer una décima sobre la contribución territorial e industrial”, *Gaceta de Madrid*, 243. zenbakia, pp. 1684-1685.

Hau horrela gertatzen ez zen kasuetan, hamarrenaren kobratzea bertan behera geratzen zen²⁵⁴.

1935eko Urriaren 31ko, langabezia gutxitzeko Legea

Lege honen bitartez udalak seguru sozialen, nekazal arrisku edo galzorien aseguru, udal funtzionarioen aurrezki kutxen edo montepioen erakundetzean laguntzera beharturik geratzen ziren, indarrean zeuden lege sozial desberdinak betetzea helburu zuten batzorde eta inspektoreei beharrezko laguntza eskainiz. Bestetik herri lanen bitartez langabezia gutxitzen saiatzera behartzen zituzten baita ere, lege bereziek helburu hori lortzeko beren eskura jarritako baliabideak erabiliz²⁵⁵.

1936ko Martxoaren 5eko hamarrenaren gainordaina; bere inbertsioaren justifikazioaren Agindua

Frente Popularreko gobernuak hainbat aldaketa eraman zituen aurrera hamarrenaren gainordainaren ganean. Horrela beren aurrekontuak 1935eko azaroaren 27a baino lehenago aurkeztu zituzten udaletxeek ez zuten egun horretan argitaratu zen agindua bete behar. Ezta ere azken bost urteetan herri lanetarako aurrekontuetan partidarik izan ez zutenek.

Ondorengo hilabeteetan Gobernu berriak hamarrenaren gaineko agindu eta dekretu berriak argitaratu zituen. Lehenak, hamarrenaren zenbatekoa udaletara ahalik eta azkarren iristea zuen helburu. Bigarrenak, hamarrena garantia bezala erabili zitekeen maileguz luza 12 urtetara mugatzen zuen bitartean. Dena den, aldaketa hauek ez zuten askorako balio izan, izan ere hilabete gutxiren buruan eman zen estatu kolpe saiakerak eta ondorengo gerrak politika hauen amaiera ekarri bai zuen²⁵⁶.

²⁵⁴ Informazio gehiagorako, ikusi: El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados Municipales (1936), *Legislación Social, Colocación Obrera, Paro Obrero*.

²⁵⁵ Ministerio de Gobernación (1935ko azaroaren 1a), “Ley Municipal, de 31 de octubre de 1935”, *Gaceta de Madrid*, 305. zenbakia, pp. 898-919 eta Ministerio de Gobernación (1935ko azaroaren 3a), “Ley Municipal (rectificada), de 31 de octubre de 1935”, *Gaceta de Madrid*, 307. zenbakia, pp. 970-991.

²⁵⁶ Informazio gehiagorako, ikusi: El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados Municipales (1936), *Legislación Social, Colocación Obrera, Paro Obrero*.

4.3 Lan krisiari aurre egiteko herri lanen erabilera eta Errepide, kanal eta Portu Ingeniarien ikuspegia: Revista de Obras Públicas-en bitartez

Lan krisiari aurre egiteko herri lanen artean, erabilienak bide sarearekin loturiko azpiegituren alorrekoak izan ziren. Lan hauek krisiari aurre egiteko erabiltzearen alde azaldu ziren orokorrean errepide, portu eta kanaletako ingeniariak, zenbaitetan, interes honen gainean beste helburu batzuk bazituzten ere. Ondorengo lerroetan, beren ikuspegia azaltzeko erabiltzen zuten aldizkaritik abiatuz politika hauen inguruan zuten iritzira hurbiltzen saiatuko gara.

Revista de Obras Públicas delakoa, Errepide, Portu eta Kanalen Ingeniarien Madrileko Eskolara loturik egon de aldizkari bat izan da. 1853 sortu zenetik, etenik gabe argitaratua izan da, Gerra Zibilaren urteak izanik salbuespen bakarra. Langabezia eta herri lanen arteko erlazioa era zabalean landu zen artikulu ugaritan II. Errepublikan zehar. Langabeziaren aurkako alkimia zenbaitentzat, kale egiten amaituko duen beste konponbide bat beste batzuentzat.

Beren ikuspegiak talka egingo du ez kasu gutxitan, Errepublikako gobernuak langabezia gutxitzeko erabili nahi izan zituzten herri lanen inguruko kriterio eta politikekin. Horren ondorio izango dira, bai aldizkarian jasotako kritikak, Indalecio Prietori zuzenduak tarteko. Baina baita ere, aurrerago ikusiko dugun bezala, Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako diputazioetako herri lanen bulegoko teknikarien (ingeniariak zirenak) eta komisiogestorea osatzen zuten politikarien arteko eztabaidak, krisiari aurre egiteko erabili zitezkeen herri lanen morfologia eta izaeraren inguruan gehienetan. Gainera ezin dezakegu ahortzi, ingeniari hauetako asko, ferrokarril edo enpresa elektriko handietako kontseilari zirela, ordezkatzen zuten enpresaren aldeko ikuspegi bat erakutsi ohi zutelarik.

Ekonomia eta ingeniariaren arteko lotura argiak, errepide ingeniariak merkatuek bizi zituzten fluktuazioen inguruan hitz egitera eramán zituen baita ere 1930eko hamarkadan argitaraturiko aldizkariko aleetan. Testuinguru honetan Orduñaren lanak nabarmentzen dira, teoria ekonomikoaren alorrean luze jarduten bai zuen bertan²⁵⁷. Errepublika iritsi zenerako 70 urtetik gora zituen ingeniari honek, 1920 hamarkadaren bukaeratik 1934ean

²⁵⁷ ORDUÑA, Carlos (1930), "Teoría General del Equilibrio Económico", *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2559. zenbakia, pp. 457-460.

hil zen arte, teoria eta oinarri mikroekonomikoen inguruko artikulua desberdinak idatzi zituen²⁵⁸.

Artikulu hauen presentzia, momentuko egoera sozioekonomikoaren isla argia izango da, gorabehera ekonomikoen ondorioek eta herrialdeak biziko dituen aldaketek bultzatuta. Ekonomiaren inguruko artikuluen eta gaien gorakada hau, ekonomistek krisiaren aurrean eskaintzen dizkieten erantzun faltaren ondorio izango da Ramos Gorostiza eta Martínez Vararen aburuz²⁵⁹. Baina baita, ingeniarien beraien ikuspegitik beren prestakuntza matematiko altuagoaren emaitza ere.

Diru kutxa publikoen inguruan ere luze jardungo dute, gai honen inguruko idatzien gehiengoa 1931. urtean pilatzen da. Datu hau ez da kasualitatea, izan ere, herri lanak estatuak bizi zuen egoera ekonomikoaren errudun izatetik libratzeko helburua zuten. Izan ere, Primo de Riveraren garaian aurre eramaniko herri lan izugarrien ondorio zen zenbaitentzat gainbehera ekonomikoa. Datu desberdinen bitartez hau ezeztatzen eta herri lanak aktibatzearen aldeko argudioak zabaltzen saiatuko dira. Defentsa honetan, Federico Reparaz aurkituko dugu, Errepide Ingeniarien Eskolan, ekonomiako ikasgaiaren Orduñaren ondorengo izango dena 1931tik aurrera.

Reparazek²⁶⁰, zor publikoaren emisioak ez zuela diru trukearen gain eragiten adierazten zuten, nahiz eta aurrizki nazionalaren gomendagarria baino zati handiago bat irentsi, beti ere inflazioa sortzera iristen ez bazen²⁶¹. Zentzu honetan herri lan plangintza orokor batek bi eratan eragin zezakeen monetaren kotizazio depresiboarengan: batetik, estatuak errekurtsoen erosketa arbitrarioa eramaten bazuen aurrera, bestetik merkataritza balantzarengan izan zezaketen ondorio zuzenen eraginez, atzerrian eraikuntza tresna eta material ugari erostean²⁶².

²⁵⁸ MARTÍN, Manuel (2009), “La económica política en la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1855-1936, estudio introductorio”, *Lecciones de Economía Matemática*, Fundación de las Cajas de Ahorros, Madrid, pp. 9-109.

²⁵⁹ RAMOS, José Luis eta MARTÍNEZ, Tomás (2008), “Las ideas económicas de los ingenieros de caminos: la Revista de Obras Públicas (1853-1936)”, pp. 9-38.

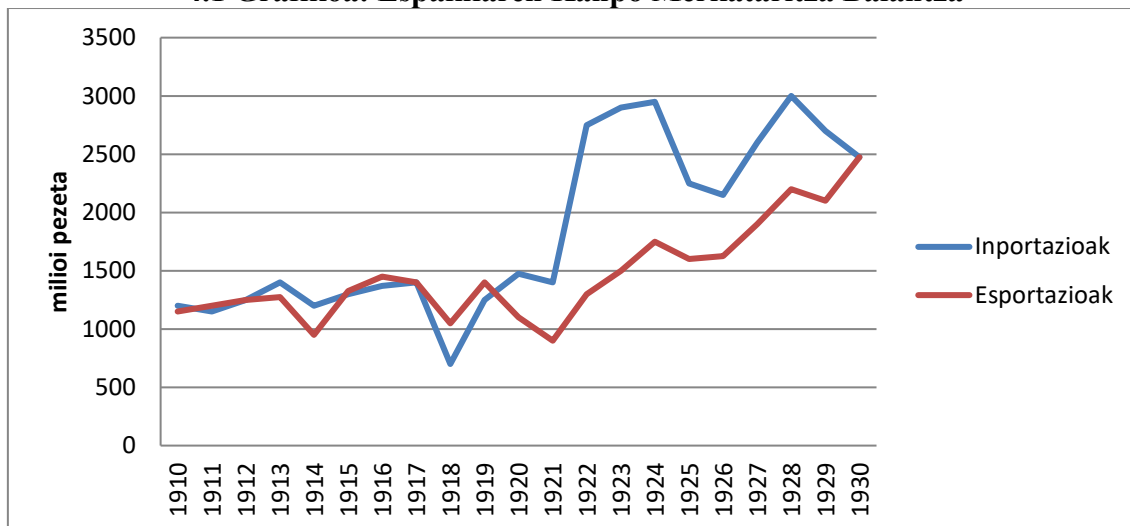
²⁶⁰ Federico Reparaz Linazasoro (1899-1979), errepide, portu eta kanal ingeniari bat izan zen, aurretik bere aita izan zen bezala, ekonomia irakasle Madrilgo errepide ingeniarien eskolan, Norteko Ferrokarrileko kontseilaria trenbideen nazionalizazioaren aurretik eta RENFEko idazkari nagusia ondoren.

²⁶¹ REPARAZ, Federico (1931), “Las Obras Públicas y la cotización de la peseta”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2567 zenbakia, pp. 67-71.

²⁶² *Ibidem*, p. 68.

Bere argudioak defendatzeko hainbat datu eskaintzen zituen, hala nola merkataritza balantzaren ingurukoak, Guerra Handiaren urteetan baino superabita ikusi ez zuena. Funtzen %45a baino ez zela zuzendu herri lan programetara adierazten zuen baita ere, horregatik erru guztia beraiei leporatzea gehiegizkotzat ikusten zuen.

4.1 Grafikoa: Espainiaren Kanpo Merkataritza Balantza



Iturria: Autoreak egin ondorengo datuak erabiliz: REPARAZ, Federico. (1931), “Las Obras Públicas y la cotización de la peseta”.

Dena den, Reparazek eskainiriko datuak ez dira guztien gustukoak izango, ondorioz Francisco Bustelok zalantzan jarriko ditu, irakurketa partzial eta interesatu bat egin izana leporatuz²⁶³. Horretarako Reparaz datuen gabezietan oinarrituko da, ikerketatik kanpo geratu zen udaletxe eta diputazioen zor izugarrian erreparatuz. Honetaz gain, jaulkipen ofizialak eta pezetaren kotizazioa, libra esterlinak bizitako aldaketetara egokitu beharra (libra-urretik, libra paperera eta alderantziz) azpimarratuz²⁶⁴.

²⁶³ Francisco Bustelo Vázquez (1901-1987): Errepide ingeniari ezagun bat izan zen, Argentinako General Electric enpresarentzat eta trenbide estuko ferrokarril desberdinen eraikuntzan parte hartu zuen. Nekazaritzaren produktibitate baxuak zituen ondorioez ohartarazteko artikulu ugari argitaratu zituen. Bere aburuz Espainiar Estatuak nekazaritza eta abeltzaintza ekoizpena sustatu behar zituen gizartearen bizi maila hobetzea nahi bazen.

²⁶⁴ BUSTELO, Francisco (1931) “Deuda y Cambio”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, Número 2570, pp. 133-135.

4.4 Taula: Jaulkipen ofizialak eta liberaren kotizazioa

Urteak	jaulkipenak (pezetak milaka)	Pezetak Liberako (urteko batezbestekoa)	Liberaren kotizazioaren urteko bariazioa (Pezetak)
1908	190.886	28,40	+0,31
1911	35.083	27,35	+0,32
1914	132.771	26,23	-0,90
1917	352.746	21,17	-2,76
1920	388.935	23,29	+0,89
1923	1.014.450	31,77	+3,17
1926	683.571	32,84	-0,82
1929	1.800.000	34,82	+5,49

Iturria: BUSTELO, Francisco. (1931) "Deuda y Cambio", *Revista de Obras Públicas*, pp. 133-135.

Zentzu honetan, Bustelok bi talde handitan banatzen zituen aurrera eramaniko herri lanak, batetik jesapen bitartez finantzatuak, bestetik zergen bidez ordainduak. Era honetan jesapenez baliaturik aurrera eramaniko lanek maileguaren interesak ordaintzea ahalbidetuko lukeen produktibitate bat izan beharko lukete. Dena den emankortasun hau ez zen zertan zuzena izan behar, eraikitako azpiegiturak ekoizpenarengan zuen eragina kontuan hartu behar zela uste zuen²⁶⁵. Dena den, ez da argi geratzen, hauei etekina ateratzen zietenek (norbanako edo enpresek) beren erabileraren truke kanon bat ordaindu behar zuten ala ez.

Ricardo Rubiok, antzeko iritzi bat plazaratu zuen, herri lanen errentagarritasuna era ez zuenean bilatu behar zela adieraziz. Eraikuntza lanetan parte hartutako esku lan eta enpresen bitartez batetik eta beren erabilerak zekartzan irabazi eta kostu murriztapenetan bestetik. Ondorioz bere ikuspegitik ekonomiarentzat herri lanen erabateko gelditzea oso kaltegarria izan zitekeen²⁶⁶.

Bustelok ere jasan behar izan zituen beste ingeniari batzuen kontrako iritziak, batez ere bere osagai moral eta filosofikoetatik libratu behar zela adierazi zuenean, Lausanako Eskolatik ere aldenduz²⁶⁷. Baieztapen hau gogorki kritikatu zuen Emilio Azarola

²⁶⁵ BUSTELO, F. (1932), "Algunos problemas económicos de las obras públicas", *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, Número 2592. zenbakia, pp. 117-120, eta; BUSTELO, Francisco. (1931) "Deuda y Cambio", *Revista de Obras Públicas*, pp. 133-135.

²⁶⁶ RUBIO, R. (1931) "Influencia de las obras públicas en la economía nacional", *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2572. zenbakia, pp. 182-184.

²⁶⁷ Lausanako eskola ikuspegi neoklasikoa zuten ekonomialariek osatzen zuten eta Léon Walras-en oreka orokorren inguruko lanen jarraitzaileak ziren. Zientzia ekonomikoa, matematikan oinarritu behar zela

ingeniari eta Alderdi Errepublikar Erradikal Sozialistako kideak²⁶⁸, ekonomiaren aspektu morala zokoratzeaz eta alderdi kuantitatiboa baino kontutan ez izatea leporatu zion. Azarolak hori posible ez zela uste zuen, ekoizpenaren hazkundera banaketa bidegabe batekin emanaz gero masa esplotatuen kooperazioarekin amaituko luke, gizartea txikitzen bukatuko zuten ondorioak izango zituen zerbait²⁶⁹.

4.3.1 Langabezia eta herri lanak

Lan krisia eta herri lanen arteko erlazioaren inguruko gogoetek orrialde dezente bete zituzten garai honetan argitaraturiko aleetan. Gai hau era zuzenean landu zuten lehen ingeniarien artean Pedro González Quijano²⁷⁰ aurkitzen zen, 1931tik aurrera planteamendu honen inguruko artikulu desberdinak plazaratu zituen.

“Resignados ante la fatalidad y siguiendo las inspiraciones de la escuela, que todo lo fiaba a la libertad económica nada había que hacer sino dejar seguir su curso a las cosas, que por sí se desarrollaban pour le mieux, dans le meilleur des mondes. De este modo, el número de los sacrificados sería un mínimo; del mal, el menos.

El que a la luz de estas teorías pretendiera explicarse la situación actual del mundo, no podría menos de encontrarse perplejo. Y no ciertamente porque el problema de la miseria haya recibido al final una solución satisfactoria, sino por

defendatzen zuten. RAMOS, José Luis eta MARTÍNEZ, Tomás (2008), “Las ideas económicas de los ingenieros de caminos: la Revista de Obras Públicas (1853-1936)”, p. 16.

²⁶⁸ Emilio Azarola Gresillón (Tafalla, 1872-1950). Errepide ingeniari, ekonomialari eta politikoa izan zen. 1931ko hauteskundeetan Doneztebeko alkate aukeratu zuten, Alderdi Erradikal Sozialista ordeztuz. Hilabete batzuk geroago ospatu ziren hauteskunde konstituziogileetan, diputatu aukeratu zuten, Alderdi Errepublikar Erradikal Sozialistaren bitartez. Iberiar penintsulako lau euskal probintziak (Araba, Bizkaia, Gipuzkoa eta Nafarroa) bere barne hartzen zituen autonomia estatutuaren proiektuaren aurkako ahots nabarietarikoa bat eta Estatutu Bakarraren aurka kanpaina egin zuten nafar errepublikarren buru izan zen. 1936ko Gerra lehertzean bere anaia, Antonio Azarola, Armadako Almirante eta Marinako Ministro ohia frankisten esku erori eta fusilatua izan zen. Emilioren alaba bestetik, Amelia Azarola Echeverria, Julio Ruiz de Alda hegazkinlaria falangistarekin ezkondu zegoen, 1936ko abuztuaren 23an Madrilgo Kartzela Modeloan hil zutena. Emiliori dagokionean 1936tik 1942ra bitartean Santa Cruz de Tenerifeko Portu Autoritateko Zuzendari Tekniko kargua bete zuen.

²⁶⁹ AZAROLA, Emilio (1933), “Crisis industrial de 1929”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2621. zenbakia, pp. 233-236. eta AZAROLA, Emilio (1935), “Economía política y plutología”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2670. zenbakia, pp. 222-225.

²⁷⁰ Pedro González Quijano (1875-1958): Jerezen jaiotako errepide ingeniari eta matematikari bat izan zen. Errepide Ingeiniarien Eskolako hidrologia irakaslea, geografía hidraulikoaren alorrean nabarmendu zen.

la manera como le vemos plantearse hoy, en radical oposición con la antigua tesis y con las esperanzas precarias que de ella pudieran derivarse”²⁷¹.

Quijanorentzat²⁷², liberal moderatu bat zena, krisia ondorengoa zen: “...es la funesta consecuencia de una organización económica fundada más sobre la creación de valores que sobre la satisfacción de necesidades, términos que, aunque al parecer sinónimos, distan mucho de ser equivalentes”²⁷³.

Nazioarteko krisiaren arrazoiei zegokionean, hau, nekazaritza produktuen oparotasuna, gehiegizko industria ekoizpena, ekoizpen nukleo berrien agerpenaren ondorioz nazioarteko merkataritza pairatzen ari zen gorabehera, arrazionalizazio azkarregi batek ekarri zuen lan merkatuaren gaineko nahasmen eta gehiegizko protekzionismoaren emaitza zen. Protekzionismoak bizi izandako gorakada, nazionalismo burubero eta gerraren ondorio sozial eta politikoekin lotzen zuen.

Krisiaren inguruko bere gogoeta, Nazioarteko Lanaren Bulegoak depresio ekonomikoaren arrazoiengatik inguruan eginiko analisiarekin bat bazetorren ere, ez zegoen horren konforme erakundeak arazoari aurre egiteko emandako konponbideekin²⁷⁴. Bere aburuz, hazkunde ekonomikoko garaietan langileen soldataren zati bat krisia etortzen zenerako lan berme bezala gordetzeak arazo sozial ugari ekarriko zituen. Dena den herri lanen defentsa sutsu bat eraman zuen aurrera. Proiektu hauen zein bertan parte hartzen zuten enpresen gaineko estatuaren esku hartzearen aldekoa zen baita ere.

²⁷¹ GONZÁLEZ QUIJANO, Pedro Miguel. (1931), “El Problema del Paro”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2568. zenbakia, p. 97.

²⁷² Informazio gehiagorako, ikusi: GIL, Miguel Ángel (2009), “Ingeniería y Matemática en España en la primera mitad del siglo XX: Pedro Miguel González-Quijano (Jerez de la Frontera, 23-IV-1870 - Madrid, 3-XI-1958)”, *La Gaceta de la Real Sociedad Matemática Española*, 12. bolumena, 4. zenbakia, pp. 751-772.

²⁷³ GONZÁLEZ QUIJANO, Pedro Miguel (1931), “El Problema del Paro”, *Revista de Obras Públicas*, p. 98.

²⁷⁴ Aurreko atalean aipatu dugun bezala, Nazioarteko lanaren Elkartek, bere Bulegoaren bitartez, lan krisiari aurre egiteko hainbat erremedio aringarri erabiltzea gomendatzen zuen. A) lan merkatuaren antolakuntza, enplegu zerbitzu publikoen bitartez, langabezian aurkitzen ziren langileentzat enplegu programak garatu eta hauen berregokitzeaz arduratuko zirenak. B) asistentzia edo langabezia aseguruaren sustapena. C) Estatu ekonomia-erantzuleentzat enpleguarentzat onuragarriak ziren herri lan desberdinen eraikuntza sustatzea. D) Protekzionismo maila gutxitzea, produktuen eta lan eskuaren zirkulazio askea erraztuz. E) Estatu barneko gobernu desberdinen arteko kooperazioa sustatzea, enplegu eta herri lan politiken arrakasta bermatzeko. Informazio gehiagorako, zoaz 3.2.1) Nazioarteko Lanaren Bulegoaren iritzi eta gomendioak atalera.

“En estas relaciones necesarias e ineludibles confiaba la Economía clásica para esperar que las cosas se arreglaran por sí mismas, dentro de un ambiente de la más amplia libertad, y así sería, en efecto, si todos los hombres conocieran su propio interés y estuvieran igualmente dispuestos a reconocer el de los demás, en los términos razonables de una perfecta justicia distributiva.

No es así por desgracia, ni ha llegado a tanto la candidez de los teóricos del individualismo a ultranza, que se atrevieran a suponerlo; antes, por el contrario, esperaban el triunfo de la justicia del choque de todos egoísmos, y si reconocían que en la lucha no siempre se combatía con las armas iguales, aceptando la desigualdad como necesaria, pretendían que esa competencia ilimitada daría al fin la victoria al más apto, con evidente beneficio para toda la colectividad”²⁷⁵.

Reparazek bere aldetik, herrialde industrializatuetan aurrera eramano herri lanen gaineko politikaren inguruko analisi bat eramano zuen aurrera (Erresuma Batua, Alemania, Estatu Batuak eta Suedia bereziki), Espainiar egoerarako balio zezaketen analogiak bilatzeko helburuarekin²⁷⁶. Espainiar Estatuko herri lan politikari dagokionean, bere sistematizazio falta eta eduki ekonomikoen gabezia kritikatzan zituen. Bere iritziz, estatuko politika, ordena politiko eta pasioen ondorio ziren gorabehera bortitzen menpe aurkitzen zen, ezkortasun handienetik euforia egoera batera pasatzen zirenak, aldaketa hauek inolako justifikaziorik izan gabe. Krisia konfiantza arazo bat izango zen nagusiki, egora sozial eta politikoaren ondorio²⁷⁷. Era honetan, Lehen Biurtekoko Gobernuak eta ezker ikuspegiko ideiek beragan sortzen zuten mesfidantza argi geratu zen.

“Respecto del momento presente, las corrientes de optimismo que empiezan a vivificar la vida económica española se verían, sin duda paralizadas sí, contrariando, una vez más, el principio de ordenación reguladora, se imprimiera una nueva detención al ritmo constructivo de las obras en curso. En la presente fase de depresión, de extenso paro forzoso, agravado en su aspecto social, por las propagandas extremistas que han intoxicado ciertos sectores de nuestra población

²⁷⁵ GONZÁLEZ QUIJANO, Pedro Miguel (1931) “El Problema del Paro III”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, Número 2571, pp. 150-152.

²⁷⁶ REPARAZ, Federico (1931), “El paro y las obras públicas”, *Revista de Obras Públicas*, pp. 514-517. eta REPARAZ, Federico (1932), “El paro y las obras públicas”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2588. zenbakia, pp. 13-16.

²⁷⁷ REPARAZ, Federico (1932), “El paro y las obras públicas”, *Revista de Obras Públicas*, pp. 40-41.

*obrera; con el crédito contraído hasta el extremo (...) cuando nuestras zonas mineras e industriales ven su actividad reducida a un mínimo; en circunstancias tan críticas paralizar las obras, anular pedidos, lanzar nuevos núcleos de obreros al paro, sería, sin duda perjudicial y peligrosa*²⁷⁸.

Rafael Coderch-ek, langileen soldaten murriztearen bat beharrezkotzat jotzen zuen, krisia gainditu nahi bazen behintzat, horregatik espainiar kasuan gobernuak konplazentzia eta konpromezu politikoak alde batera laga behar zituela defendatzen zuen. Patronalaren ikuspegiarekin jarraituz²⁷⁹, industrietan gastu orokorrak aintzat hartzen ez zirenean, hauek kapital propioekin eta kredituen bitartez konpentsatu behar zirenez, azkenean industria hauek desagerpenera kondenaturik geratzen zirela jaso zuen. Langileen gaineko jarrera paternalista bat erakutsi zuen bere testuetan, langile masen kontseilariak goraiatzeari utzi behar zitzaiola adieraziz, hauek arriskutsuak izateagatik, bai nazioaren ekonomiarentzat, zein langileentzat ere²⁸⁰.

“Asumidas por algunos Gobiernos las cargas ajenas al pago de los socorros referidos, (...), han resultado tan onerosas dichas cargas, que, de no querer sumir en la ruina las finanzas del Estado, ha debido rectificarse el proceder del mismo en tal materia, dedicando los recursos consignados para el paro forzoso a la ejecución de obras públicas de utilidad general, tanto para sacar algún provecho de las sumas así gastadas como para imponer a los obreros parados la obligación de trabajar.

*Este podría ser en nuestro país el remedio aplicable al paro forzoso, (...) en lugar de complacernos en reformas utópicas y sectarias, que perturban hondamente la paz social de nuestros campos*²⁸¹”.

Nazioarteko Lanaren Elkarteko argitalpenen inguruko laburpenak ere ez ziren falta izan. 1933an, J.L.U.-k sinaturik, Raymond Mage Nazioarteko Lanaren Elkarteko kideak 1933ko irailean Ginebran ospaturiko Ekonomia Monetarioaren Konferentzian

²⁷⁸ *Ibidem*, p. 41.

²⁷⁹ Patronalaren ikuspegiaren inguruko informazio gehiagorako, ikusi: CABRERA, Mercedes (1998), *La Patronal ante la II República, Organizaciones y estrategia (1931-1936)*.

²⁸⁰ CODERCH, Ricardo (1933), “Consideraciones sobre el paro forzoso”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2619, pp. 177-179.

²⁸¹ CODERCH, Ricardo (1933), “Consideraciones sobre el paro forzoso”, *Revista de Obras Públicas*, pp. 178-179.

aurkezturiko komunikazioa laburtu zuen. Egilearen aburuz, Magek langabeziari aurre egiteko tamaina handiko herri lanak aurrera eramatea gomendatzen zuen. 1932an eginiko urteko batzarrean higiene publikoa sustatzen zuten lanen garrantzia jaso zela azpimarratuz (ur hornidura, saneamenduak...), biztanleen bizi maila hobetzen laguntzen bai zuten. Lan hauek, gainontzeko herri lanekin batera hainbat abantaila aurkezten zutelako defendatzen zuen, lan krisiari aurre egiteko orduan: langabetu kopuru handi bati okupazioa emateko aukera, lan kargarik ez zuten industriak aktibatze bidea, beste era batean mugituko ez ziren kapitalak kokatzeko modua eta merkatuen konfiantza berreskuratzeko konponbidea. Egileak, Nazioarteko Lanaren Elkartearen gomendioak jarraituz, denborarik ez galtzeko jada aztertutik zeuden proiektuak aurrera eramatearen garrantzia nabarmentzen zuen (herri lan programa berri bat eta proiektuak garatzeko gutxienez urte bateko epea beharko zela kontuan izanik), denborarik ez galtzeko helburuarekin²⁸².

Errepublikaren Bigarren Biurtekoan, herri lanak eta langabezia uztartzen zituzten artikuluen zenbatekoa nabarmenki gutxitu zen. 1934ean herri lanek 1930etik 1934ra jasandako gainbeheraren inguruko artikulua bat argitaratu zuen aldizkari organoak. Bertan berriz ere herri lan publiko zein obra pribatuek 1931, 1932 eta 1933. urteetan gainbehera nabarmen bat bizi zutelako zioen ideia errepikatzen zen²⁸³. Errealitatean, aurreko atalean azaldu dugun bezala, herri lan publikoen eraikuntzak gorakada nabari bat bizi izan bazuen ere. Gainbehera hori nabari izan zen alorra eraikuntzarena izan zela azpimarratzen zen, horretarako espainiar estatuan ekoizturiko zementuaren kontsumoaren inguruko datuak eskainiz.

²⁸² J.L.U. (1933) "Las obras públicas y el paro obrero", *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2620, pp. 206-207.

²⁸³ Editoriala. (1934) "La disminución en la actividad de las obras públicas y particulares", *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2650, p. 298.

4.5 Taula: Espainiar Estatuan Ekoizturiko Zementu Salmentak (1930-1933)

Probintziak	1930	1931	1932	1933
Araba	5.309,95	6.503,90	5.290,85	4.866,10
Bizkaia	48.795,61	45.306,20	35.124,20	33.250,70
Gipuzkoa	29.899,60	29.269,90	23.845,85	24.945,70
Nafarroa	27.968,35	22.177,45	20.668,70	25.305,20
Besteak	1.318.334,40	1.243.262,33	1.197.528,02	1.061.164,23
Esportazioak	10.351,08	27.621,83	30.227,86	27.527,45
GUZTIRA	1.440.658,99	1.374.141,61	1.312.685,48	1.177.059,38

Iturria: Editoriala. (1934) “La disminución en la actividad de las obras públicas y particulares”, p. 299.

Orokorrean zementuaren kontsumoa %20bat murriztu zela jasotzen da aztertutako urte tartean. Baina kontuan izan behar dugu, eraikuntza publiko eta pribatuetan erabilitako kantitateak nahasteaz gain, atzerritik inportaturiko porlana ez zela kontutan hartu taula egiteko orduan, dudarik gabe ikuspegi zabalago bat izaten lagunduko lukeen datu bat.

1935ean Gabriel Rebollo ingeniariak, eraikuntzan aurkitzen ziren trenbideek langabeziarengan izan zezaketen eraginaren inguruko artikulu bat argitaratu zuen, aldizkariaren 3 zenbakitan banaturik. Trenbide eta ureztatze azpiegitura handiak ziren bere aburuz langabetuak kolokatzeko erabilgarrienak, eraikuntza lanetan sortzen zuten lanagatik baino gehiago, ondoren, bere esplotazioaren bitartez sortzen zuten epe luzeko edo behin betiko lanagatik baizik (ezin dezakegu ahaztu, Rebollo trenbide enpresa desberdinetako administrazio kontseiluetako eta Ferrokarrilen Goi Kontseiluko kide izan zela). 1935ean Espainian 20 ferrokarril eraikitzen zebiltzala azaltzen du, guztira 2.830 kilometro eta 1.936 miloi pezetako kostu estimatu batekin. Bere ikuspegitik, lan hauek eritmo oso motelean zihoazen aurrera, ondorioz, ahalik eta langabetu kopuru handiago bati soldata eta krisia pairatzen zebiltzan industriei lan karga (trenbide errail, lokomotora, bagoi...) eskaintzeko erabili zitezkeen, behin amaituta, bertan lana topatuko zuten norbanakoak ahaztu gabe²⁸⁴.

Ángel García Vedoya, errepide, kanal eta portu ingeniaria eta Burgosen eskutik Alderdi Agrarioko Diputatu zenak Gorteetan, langabeziaren eta herri lanen inguruko hitzaldi bat eskaini zuen 1935eko uztailaren lehenean Errepide Ingeniarien Elkarte Nazionalean, bere hitzak geroago aldizkarian jaso zituelarik. Bertan, aurrera eramaten ziren erregioaren

²⁸⁴ REBOLLO, Gabriel (1935), “Los ferrocarriles en construcción y el paro obrero”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2678. zenbakia, pp. 361-364., REBOLLO, Gabriel (1935), “Los ferrocarriles en construcción y el paro obrero”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2679. zenbakia, pp. 386-388. Eta REBOLLO, Gabriel (1935), “Los ferrocarriles en construcción y el paro obrero”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2680. zenbakia, pp. 410-413.

lehiakortasuna handitzeko balio zezaketen herri lanen aldeko agertzen zen. Izan ere azpiegiturak eraikitze hutsa, langabezia ematen zelako soilik, beren erabilera planteatu gabe, ez zen behin behineko konponbide bat baino gehiago izango, lanak bukatzean aurreko egoerara bueltatuz, perturbazioak gainditzeko balio ez izanaren ondorioz. 1931an Gobernu Zentralak, batez ere Extremadura eta Andaluzian herri lan desberdinak aurrera eramateko adosturiko 300 miloi pezetekin hori gertatu zela uste zuen. Herri lanak garapen beharren inguruko ikerketa sakon baten ondorio baziren berriz, lanpostu berriak sortzeko balioko lukete martxan eta errendimendu osoan zeudenean (adibidez urtegi bat eraiki ondoren, urez beteta, erregadio sistema osoa eraikita eta zelaiak ureztatzen hasten zenean)²⁸⁵.

“Las obras públicas en España, se empiezan y se dejan sin terminar, porque lo que preocupa es el interés político de colocar la primera piedra”²⁸⁶.

Ameriketako New Deal Programako herri lanak, eta Hitlerrek Alemanian hasiriko autobide (Autobahn) proiektuak erabili zituen jarraitu beharreko eredutzat. Bere ikuspegitik, ordu arte Espainiar Estatuan aurrera eramano langabeziaren aurkako legedia akats handi bat izan zen. Herri lanak, langabezia tasa altuen zegoen edo interes politikoak zeuden inguruetan hasteak, asmatu herri lanak aurrera eramatea baino ez zekarren. Politika honen bitartez, Estatuko ekonomia desorekatzea, eta langabezia sustatzea baino ez zelarik lortzen bere ikuspegitik²⁸⁷.

1936an, ingeniariak ez zuten langabezia eta herri lanen inguruko gaia jorratu, izan ere Gobernuak funts publikoekin ordaindu beharreko kontratazioaren gaineko estatutu berriaren aurkako posizionamenduak eta politikariak herri lanen gestioan esku hartzearen ingurukoek denbora eta orri ugari hartu zizkieten.

Lehen Biurtekoan zehar, Indalecio Prieto Herri Lan Ministroaren eta Errepide Ingeñariaren arteko liskarrak eta mesfidantza agerikoak izan ziren, auzi teknikoen ondorio baino gehiago botere lehia bat zirenak. Ezarritako ordena eraldatzeko saiakera oro, erasotzat hartuko dute. Antzeko zerbait gertatuko da Herri Lanen Kontseiluarekin baita ere, ingeniariaren aburuz desegin egingo dena eta Ministroaren ikuspegitik dinamikoagoa

²⁸⁵ GARCÍA, Ángel. (1935) “El Paro y las obras públicas”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2681. zenbakia, pp. 428-431.

²⁸⁶ *Ibidem*, p. 431.

²⁸⁷ *Ibidem*, p. 431.

izateko eraldatu²⁸⁸. Seguruenik, banaketa honen bitartez, Prietok Errepideen Ingeniariei Gorputzak, nazioko azpiegituren politikan zuen pisu nabaria murriztu nahi izan zuen.

Ondorio moduan, Bigarren Errepublikan etorrerarekin eta Lehen Biurtekoan zehar Herri Lanen Ministerioak jarraituriko politikaren aurkako argudio eta artikulua ohikoak izan ziren: Batetik, langabeziaren aurkako herri lanen gaineko politikarekin bat egiten ez zutelako ingeniarietako askok. Bestetik, ferrokarrilen nazionalizazioaren aurka zudelako. Kontuan izan behar dugu, ingeniari hauetako asko trenbide enpresetako aginte organoetako kide eta kontseilariak zirela. Ingeniariei eta agintean zegoen gobernuaren arteko distantzia ideologikoa ere beren arteko mesfidantza sustatzen zuen. Ezker edo zentro ezkerreko ideologia zuten eta aldezkaritan parte hartzen zuten ingeniarien artean Emilio Azarola eta Antonio Velao Oñate aurkitzen ziren, azken honek Herri Lan Ministerioko kartera beteko du 1936ko Gerra lehertu aurreko egunetan.

Printzipioz ingeniari guztiak lan krisiari aurre egiteko herri lanak erabiltzearen alde bazeuden ere, sustatu nahi zituzten lanen tipologia eta azken helburua ez zetozen bat Lehen Biurteko Gobernuaren helburuekin. Batetik beren herri lanen politikaren gaineko ikuspegiak Primo de Riverak aurrera eramandako politikarekin gehiago bat egiten zuelako. Aurretik azaldu dugun bezala, Primo de Riverak Industria Nazionalen Federazioaren nahiak betetzera zuzendu zituen bere herri lan eskariak, Estatuak behar zituen lanak ziren edo ez larregi aztertu gabe²⁸⁹. Gobernu berria boterera iristean herri lanen gaineko gastuak nabarmenki gorantz egin bazuen ere (hein handi batean lan krisiari aurre egiteko), lan hauek beren interesekin bat egiten ez zuten hauen aurkako presio nabaria egiten saiatu ziren. Diktadura eta trenbide enpresa desberdinekin lotura zuzena izan zuten ingeniarien urduritasuna bistakoa zen, beren posizio pribilegiatua eta ordu arte herri lanen inguruko politikan esku hartzeko izan zuten gaitasuna galtzeko beldur. Ondorioz, baliabide desberdinak erabiliz, kabinete berrian presioa egiten eta ferrokarrilen inguruko plangintza desberdinak eta Nekazaritza Erreforma geldiarazten saiatuko dira besteak beste.

²⁸⁸ Editoriala (1933), "El Consejo de Obras Públicas", *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2615. zenbakia, p. 77.

²⁸⁹ COMÍN, Francisco (2011), "La crisis económica durante la Segunda República Española (1931-1935)" pp. 80-84.

5. THE DEMOGRAPHIC AND ECONOMIC DEVELOPMENT IN ARABA, BIZKAIA AND GIPUZKOA

5.1 The importance of approaching demographic study:

When carrying out any type of research, it is a common mistake in the historiography to forget that a changing population can be found behind all phenomena. Analysing a historical process – as the present doctoral thesis does by focusing on unemployment, public works and economic policies during the Second Republic-, without considering the demographic side would be a serious error. All the more so because, in the first third of the 20th century, the Basque population was immersed in one of the greatest transformation processes in history, the demographic transition: in a short period, from a high mortality, high birth rate and low life expectancy model, to a diametrically opposed one, undergoing several crucial transformations (fertility control and mortality decrease through improvements in hygiene, medicine, nutrition...) that led to an exponential growth of life expectancy at birth and, at the same time, population increase, both by vegetative growth and by immigration.

It would not be the same to study, for example, a process in the 19th century, when the population was scarce and stagnant and characterized by large families and high mortality, and to study the same process a century later. In the 20th century, Basques got to live, in general, longer and better, despite the fact that the population multiplied in the same space and this generated imbalances. In short, the reality of a person in the first half of the 19th century and in the 20th has little in common. In the next chapter we will first summarize the sources used and then we will work on all of these aspects.

5.2 Demographic sources

5.2.1 The list of inhabitants

This thesis has been prepared within the Historical Demography and Urban History Group, which has developed, over a period of more than 25 years, a database using the lists of inhabitants. This database, recently renamed BPD (Basque Population Database), contains, at the end of 2018, over one million individuals. It is one of the largest in Europe,²⁹⁰ not just because of the number of people studied, but also because of the

²⁹⁰ The BPD is constituted, mainly, by municipal registers, but includes other types of sources such as registers of deaths and births of the civil registry, series of births and mortality, parochial registers, etc.

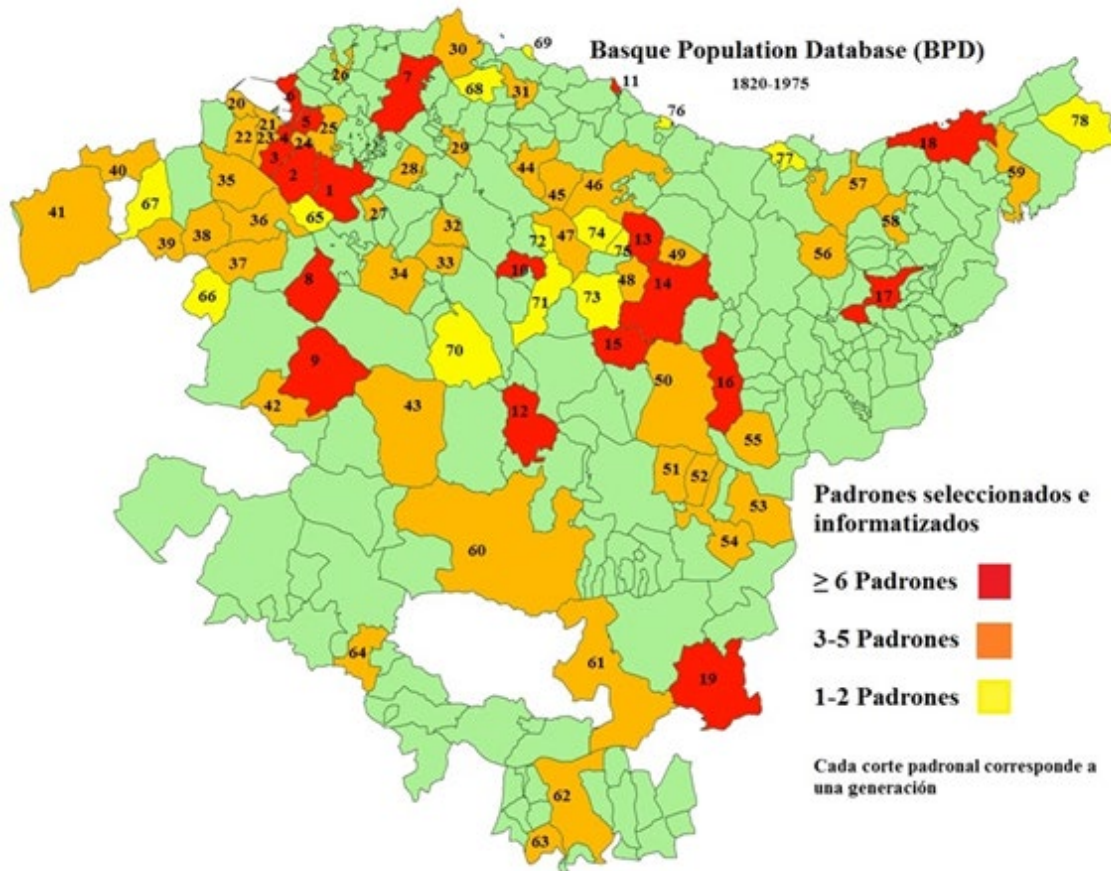
number of municipalities (78), and time periods included (1820-1975).²⁹¹ The methodology used for the analysis of this type of sources has been the following: scanning, codification, transcription and data management. Many municipalities and time periods have been emptied in their entirety but, sometimes, generally for the larger municipalities, significant sampling has been carried out to guarantee reliability and optimum representativeness.²⁹² The variables collected have also been numerous, around 24.²⁹³ In the following map the municipalities analysed can be seen:

²⁹¹ The database continues to expand at present, both with new municipalities and with new temporary courts.

²⁹² More information about the database can be seen in: ZARRRAGA, Karmele (2016), *Modernización y cambio social en Bizkaia durante el "siglo industrial", 1877-1975. Claves de un proceso*.

²⁹³ The most common are: names and surnames, age, municipality of origin, kinship, profession, address, year of arrival, literacy, etc.

5.1 Map: Municipalities in the Basque population database



Source: Map prepared by the Historical Demography and Urban History Group.

In this thesis, the lists of inhabitants have been a source of secondary importance, being the bulk of the research supported by other types of documents, as we will see. However, both to make an approach to Basque demography in the period this thesis covers, the first third of the 20th century, and to analyse elements such as unemployment, the lists of inhabitants of Bilbao, the largest city in the Basque Country, have been consulted and compared for 1900, 1935 and 1940. The 1935 list of inhabitants, specifically, is the best suited to study unemployment and labour structure in the main Basque city. Below an example of a sheet from it for 1935 can be seen.²⁹⁴

²⁹⁴ More information on the municipal registers can be found in the following article: URRUTIKOETXEA, José Gregorio. and NOVO PEDRO (2014), “Hacia la comprensión de los procesos de modernización. Diseño, perfiles y alcance de una base de datos: padrones y País Vasco, 1825-1975”.

5.1 Figure: List of inhabitants of Bilbao, 1935²⁹⁵

ESCRIBA CON CLARIDAD

AYUNTAMIENTO DE BILBAO
PADRÓN DE HABITANTES

Distrito Municipal de *Barrio*
Sección n.º *34 Barrio De Leizaola*
Hoja núm. *372*

DOMICILIO
Calle, plaza, etc. *Barrio*
Casa núm. *3* piso *3.º* mano *de*
Número de habilitaciones del piso (en cuadro especial, si es el caso)
Habitaciones en el piso? 1.º 2.º 3.º 4.º 5.º 6.º 7.º 8.º 9.º 10.º 11.º 12.º 13.º 14.º 15.º

31 Diciembre 1935

HOLA DE INSCRIPCIÓN que presenta D. *Juan Vascos Goypu* como jefe o cabeza de la casa o familia, de todas las personas que la forman, incluyendo a la esposa, hijos, *siervos*, *padres ancianos*, *sobrinos*, *dependientes*, *huestades y hasta recogidos*, si es que los tiene *habitualmente* *conviviendo* en su hogar y no forman otra familia independiente. (Se incluyen todas las relaciones de la familia, incluyendo, *siempre*, en que viva y está presente en Bilbao las 24 horas del día en los días de los meses de 1935, y también a los que se ausentan usual y temporariamente durante el día, si bien indicando el pueblo o lugar donde se encuentren en las ausencias, en la columna correspondiente).

1	2	3			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
		EDAD		PROFESION, OFICIO U OCUPACION												
NOMBRE	APellidos	EDAD EN QUE NACIO	PROFESION, OFICIO U OCUPACION	Estado civil	Profesión, Oficio u Ocupación	Parentesco con el jefe de familia	Lugar de nacimiento	Nacionalidad	Residencia legal	AUSENTES	HABILITACIONES	OBSERVACIONES				
	Paterno															
	Mileno															
<p>1) Si figura en casa hijos casados o viudas con hijos, deben ellos inscribirse en otra hoja independiente, por formar una familia independiente.</p> <p>2) Cuando en la casa o familia haya más de 15 personas, pide el jefe de familia que presente un padrón particular de cada una de las personas que componen la familia, indicando el nombre, estado civil, profesión, oficio, etc. Cada uno de ellos debe ser rubricado por el jefe de familia y el alcalde.</p> <p>3) Deben existir las declaraciones de inscripción y de inscripción que usen y en el que usen.</p> <p>4) Es obligatorio la inscripción de los hijos casados o viudas con hijos, se castigará gubernativamente con multa a los que no lo hagan, y a los que no presenten el padrón particular de cada una de las personas que componen la familia, cuando el padrón particular de cada una de las personas que componen la familia no se presente.</p> <p>5) También es obligatorio dar curso a la inscripción de los hijos casados o viudas con hijos, cuando el padrón particular de cada una de las personas que componen la familia no se presente.</p>																
<p>CAMBIO DE DOMICILIO</p> <p>El Sr. <i>Juan Vascos Goypu</i>, jefe de familia de la casa o familia, en la calle <i>Barrio</i>, número <i>3</i>, piso <i>3.º</i>, mano <i>de</i>, tiene en su poder el padrón de inscripción de los habitantes de la casa o familia, en la calle <i>Barrio</i>, número <i>3</i>, piso <i>3.º</i>, mano <i>de</i>, y desea dar curso a la inscripción de los habitantes de la casa o familia, en la calle <i>Barrio</i>, número <i>3</i>, piso <i>3.º</i>, mano <i>de</i>, y desea dar curso a la inscripción de los habitantes de la casa o familia, en la calle <i>Barrio</i>, número <i>3</i>, piso <i>3.º</i>, mano <i>de</i>.</p>																

Bilbao, a 31 de Diciembre de 1935.
El Ayuntamiento de Bilbao.
Juan Vascos Goypu

Source: List of inhabitants sheet of Bilbao 1935.

5.2.2 The national population census:

National population censuses are available on the National Statistical Institute's (INE) website.²⁹⁶ They are a source that is often confused with the lists of inhabitants, but the differences between the two are important. The periodicity of the census elaboration is 10 years, while that of the lists is 5. Also, the lists of inhabitants offer individual data, while the census offers aggregate data so, in the latter, we do not have access to each individual's specific information, but to a set of results from which we cannot perform disaggregations. Finally, the population census is carried out by the state, and the list of inhabitants is drawn up by the different town councils.

In this thesis, the 1930 and 1940 censuses have been analysed, and the variables most consulted have been those related to professional structure in the Basque Country, being able to do it by provinces, as in the example below:²⁹⁷

²⁹⁵ By regulation of the Basque Data Protection Act , own names have been hidden.

²⁹⁶ www.ine.es

²⁹⁷ More information about population censuses can be found in this article: CUSIDÓ, Teresa Antónia, and GIL, Fernando (2012), "Los censos en España: Entre continuidad y cambio (1857-1970)", *Revista De Demografía Histórica*, XXX, 1, pp. 29-68.

5.2 Figure: Araba population census, 1930, inhabitants registered by profession

CENSO DE POBLACIÓN DE 1930

GRUPOS DE INDUSTRIAS Y PROFESIONES		GRUPOS DE E											
		Hasta 15 años		De 16 a 20 años		De 21 a 25 años		De 26 a 30 años		De 31 a 35 años		De 36 a 40 años	
		Var.	Hem.	Var.	Hem.	Var.	Hem.	Var.	Hem.	Var.	Hem.	Var.	Hem.
I													
Pesca	1 Pesca	1	»	1	»	3	»	3	»	2	»	»	»
II													
Forestales y agrícolas	2 Explotaciones de monte	1	»	7	1	6	»	17	»	8	»	8	»
	3 Agricultura	1.126	209	2.677	406	1.963	231	1.586	99	1.270	68	1.159	60
	4 Ganadería	89	2	79	3	39	1	32	1	33	1	68	»
TOTALES DEL GRUPO		1.216	211	2.763	410	2.008	235	1.635	100	1.311	69	1.235	60
III													
Minas y canteras	5 Minas de carbón	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	6 Idem de hierro	1	»	»	»	2	»	1	»	»	»	»	»
	7 Idem de plomo	»	»	3	»	2	»	1	»	1	»	»	»
	8 Idem de cobre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	9 Idem de mercurio	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	10 Otras minas	2	»	6	»	8	»	4	»	2	»	2	»
	11 Canteras	4	»	36	»	27	»	24	»	30	»	27	»
12 Aguas minerales	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	
13 Salinas	2	»	6	»	4	»	2	»	3	»	2	»	
TOTALES DEL GRUPO		9	»	52	»	43	»	32	»	36	»	31	2
IV													
Alimentación	14 Molinería de granos	8	1	18	1	12	»	29	»	15	1	12	»
	15 Quesos y mantecas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	16 Azúcar	»	»	14	1	12	»	12	1	18	»	11	»
	17 Aceites vegetales	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	18 Vinos, cervezas y otras bebidas	2	»	9	»	11	»	22	»	8	»	6	»
	19 Panaderías y confiterías	11	1	34	3	30	»	38	»	23	1	16	»
	20 Conservas	2	2	»	2	»	»	1	»	2	»	3	»
21 Otras industrias de alimentación	2	»	3	»	4	»	6	»	4	»	4	2	
TOTALES DEL GRUPO		25	4	78	7	69	»	108	1	70	2	52	2
V													
Químicas	22 Alcoholes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	23 Productos farmacéuticos y perfumería	»	»	»	»	»	»	1	2	2	»	1	»
	24 Tabacos	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	2
	25 Abonos	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	26 Productos del petróleo y de los carbonos minerales	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»
	27 Materias explosivas e inflamables	»	2	1	23	»	27	3	5	4	3	2	»
	28 Materias colorantes, pinturas y barnices	3	»	3	»	3	3	4	»	2	»	6	»
	29 Caucho y gutapercha	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»
30 Papel y cartón	1	3	1	35	»	23	1	14	»	7	1	6	
31 Otras industrias químicas	»	»	6	»	3	»	»	»	2	»	»	»	
TOTALES DEL GRUPO		4	5	12	58	7	54	10	22	11	10	11	8
VI													
Artes gráficas	32 Imprenta, grabado y encuadernación	15	»	34	4	23	3	14	»	15	»	13	»
	33 Fotografía	»	»	1	1	»	»	2	»	2	»	»	»
TOTALES DEL GRUPO		15	»	35	5	23	3	16	»	17	»	13	»

Source: INE, www.ine.es

5.2.3 A critical review of the unemployment data in censuses and lists of inhabitants

From the analysis of both the 1930 census and the 1935 list of inhabitants from Bilbao the fact that unemployment in these years in Bizkaia, Gipuzkoa and Araba was really

insignificant stands out. The table below illustrates how low it was by city and province in the 1930 census:

5.1 Table: Araba, Bizkaia and Gipuzkoa's unemployment, 1930

City-Province	% unemployment
Gasteiz	1.57
Araba	0.67
Donostia	1.41
Gipuzkoa	0.92
Bilbao	1.7
Bizkaia	1.22

Source: Own elaboration using 1930 census data.

The data from Bilbao's lists of inhabitants also reflect how low the number of unemployed people was. For instance, the 1935 list of inhabitants shows just 400 unemployed people (interestingly, most of them in the Expansion, a bourgeois area, and very few in the working-class areas) out of a population of 173,416.²⁹⁸ These numbers are lower than those in the census, so it seems that the 1935 list of inhabitants underestimates unemployment. The 1940 list shows a somewhat higher unemployment, 924 people, but that still seems really low, especially considering the social and demographic consequences of the Civil War, even more so if we compare it to the neighbouring city of Donostia, which includes 1,726 unemployed people in its list of inhabitants. The 1940 list also seems to be underestimating the total number of unemployed people.

Once the lists of inhabitants are analysed on a case-by-case basis, we can see that they share something: many unemployed people did not register as such, preferring to register by profession, even if at the moment they were not exercising it. This is what seems to be happening also in the population censuses, since the way of filling-in these two sources was very similar. In the case of Bilbao's 1935 list of inhabitants, special emphasis was placed on the head of the family's profession – as did the policies for the placement of unemployed workers - and less on that of the nuclear family and other relatives, so in many sheets it was not collected from all family members.

²⁹⁸ Data from Bilbao's statistical bulletin, annual synthesis 1935.

Contrasting it with other unemployment sources is also suggestive. Ricardo Miralles, using data from the CIV Archive, shows very high unemployment figures: 12,889 in Bizkaia in 1932 in the iron and steel sector,²⁹⁹ a total for Bizkaia in the Second Republic over 24,000, and from 6,990 in 1932 to 9,247 unemployed people in 1934 in Gipuzkoa.³⁰⁰

In conclusion, both the list of inhabitants and the population censuses are two very interesting and useful sources for carrying out demographic and social studies but, like all sources, they present deficits. Most of these seem to be concentrated in the profession variable, either because unemployed workers wanted to hide their situation or, in the other side of the wealth spectrum, i.e., people living from rental income and entrepreneurs, they did not want to reflect their total wealth. The systematic concealment of female work in them should not be forgotten either. Even so, both are very appropriate sources for the study of numerous subjects, such as the analysis of the demographic situation of Araba, Bizkaia and Gipuzkoa.

5.3 The demographic transition in Araba, Bizkaia and Gipuzkoa

The demographic transition tries to study the changes in the world population: from 978 million inhabitants in 1800 to 7.600 million today, a fact that can only be seen as an authentic revolution, not only because of the exponential growth, but also the radical change in demographic model. The new model is characterized by reduced infant and general mortality, increased life expectancy at birth (a phenomenon that continues even today), and a decrease in fertility beyond replacement levels.³⁰¹ The greatest population growth can be observed in the interval between the moment in which mortality rates began decreasing and birth rates started to do so.³⁰²

The Basque Country in the 1930s was immersed in that process: mortality rates had already begun to decline and a vegetative population growth was a reality. This subject has been studied before by the Historical Demography and Urban History Group, especially in the works directed by M. González Portilla, *The origins of the industrial*

²⁹⁹ Miralles, Ricardo (1988). “La crisis económica de los años 30 en el País Vasco”, pp.277-300.

³⁰⁰ These figures include both cases of partial unemployment and full unemployment.

³⁰¹ 2.1 children per woman.

³⁰² More information about the demographic transition theory, its creators, phases and results can be consulted here: CHESNAIS, Jean Claude (1992), *The Demographic Transition. Stages, Patterns and Economic Implications*, Oxford, Clarendon Press.

*metropolis: the Ría de Bilbao*³⁰³ and, *The consolidation of the metropolis of the estuary of Bilbao*.³⁰⁴ The Basque demographic transition has been also summarized in the doctoral thesis presented by J. Hernando Pérez, *The transition of fertility in the Basque Country during the Franco era*.³⁰⁵ The process in the Basque Country can hardly be summarized in a short chapter, so we will concentrate on analysing the evolution of several indicators, key to its comprehension.

To approach the Basque Country reality in the so-called "Industrial Century", we will start by showing the evolution of the population in the following table:

Table 5.2: Population in the Basque capitals and provinces: 1860-1991

Year	Donostia	Gasteiz	Bilbao	Gipuzkoa	Bizkaia	Araba
1860	14,111	18,728	17,969	162,547	168,705	97,934
1877	21,355	25,039	32,734	167,207	189,954	93,538
1887	29,047	27,660	50,772	181,845	235,659	92,915
1897	35,975	30,514	74,093	191,822	290,222	94,622
1900	37,812	30,701	83,306	195,850	311,361	96,385
1910	49,008	32,893	93,536	226,684	349,923	97,181
1920	61,774	34,785	112,819	258,557	409,550	98,668
1930	78,432	40,641	161,987	302,329	485,205	104,176
1940	103,979	49,752	195,186	331,753	511,135	112,876
1950	113,776	52,206	229,334	374,040	569,188	118,012
1960	135,149	73,701	297,942	478,337	754,383	138,934
1970	165,829	136,873	410,490	631,003	1,043,310	204,323
1981	175,756	192,773	433,030	692,986	1,181,401	260,580
1991	176,019	209,704	372,054	676,307	1,156,245	276,457

Source: Own elaboration using INE data.

The data show rapid growth in the three provinces and their capitals, but with differences.

The rhythms were not similar: Bizkaia and, more specifically, Bilbao, increased its population substantially, starting from figures close to those of the neighbouring provinces at the beginning of the period, but multiplying its population a century later.

³⁰³ GONZÁLEZ, Manuel (ed.) (2001), *Los orígenes de una metrópoli industrial: La ría de Bilbao*.

³⁰⁴ GONZÁLEZ, Manuel (ed.) (2009), *La consolidación de la metrópoli de la ría de Bilbao*.

³⁰⁵ HERNANDO, Josu (2017), *La Transición de la fecundidad en el País Vasco durante el franquismo*.

The Estuary of Bilbao stands out as the engine and heart of the industrialization process in the Basque Country.³⁰⁶ Gipuzkoa grew at much higher rates than Araba, except Gasteiz, which overtook Donostia at the end of the period. This fact may seem a contradiction, but it is because Donostia's was not the only industrialized area in the province, while that is what happened with Gasteiz. In Gipuzkoa, a series of medium-sized cities developed along three main areas: the Deba Valley (e.g. Eibar, Elgoibar, Ermua, etc.),³⁰⁷ the Oria and Urola high valleys and, the "Donostialdea" (the capital's area of influence).³⁰⁸ In Araba, the capital was, as we have already mentioned, the only region that experienced a strong industrial development, while in the rest of the province, more rural, the growth rates were lower or even, in many cases, population loss occurred.

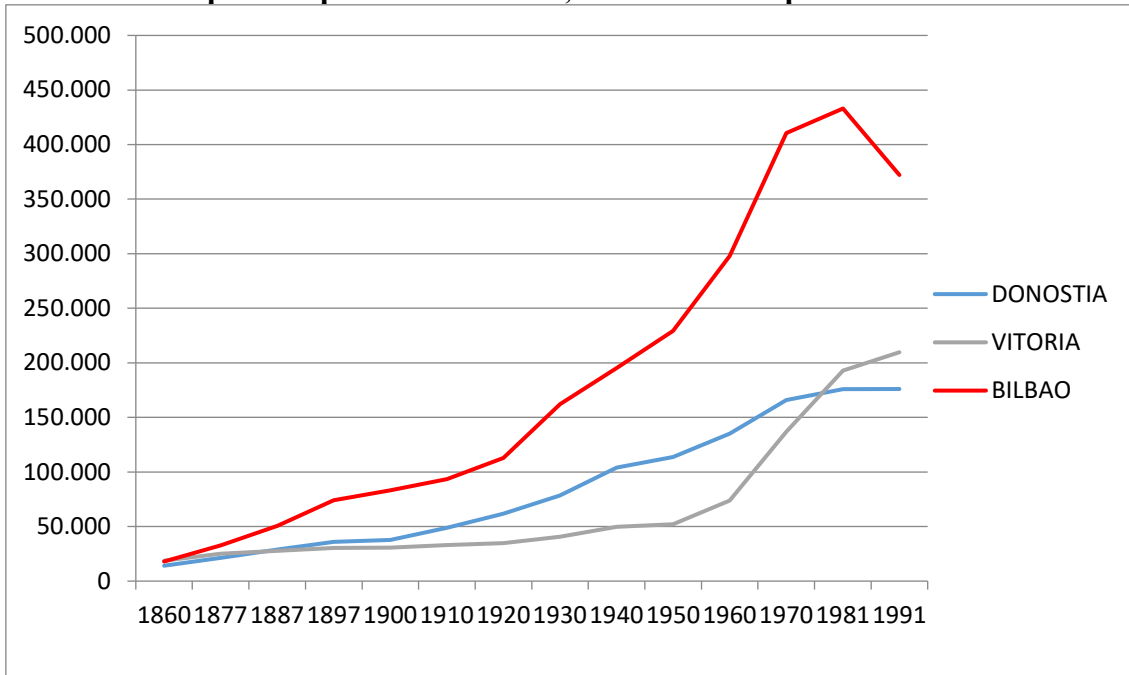
The stages of growth were also different. The development of Bizkaia and Gipuzkoa was similar over time – although the growth was much more noticeable in the first-, beginning with their first industrialization in the late 19th century, and only slowing down in the 1930s with the economic crisis, the Civil War and the post-war period. Only in the second Francoist period, a reactivation took place as a consequence of the second industrialization process. In contrast, all the population growth in Araba was concentrated in this second industrialization, in which Gasteiz was transformed. These rates of growth can be appreciated in the following graphs:

³⁰⁶ For more information about the Estuary of Bilbao see. GONZÁLEZ, Manuel, GARCÍA, Rocío. and ZARRAGA, Karmele (2011), "La zonificación social de la Ría de Bilbao, 1876-1930" in PAREJA, Arantza (ed.), *El capital humano en el mundo urbano. Experiencia desde los padrones municipales (1850-1939)*, UPV-EHU, Bilbo, pp. 15-44.

³⁰⁷ Although the latter belongs to Bizkaia, it is a locality adjacent to Eibar, with similar growth rates and development model.

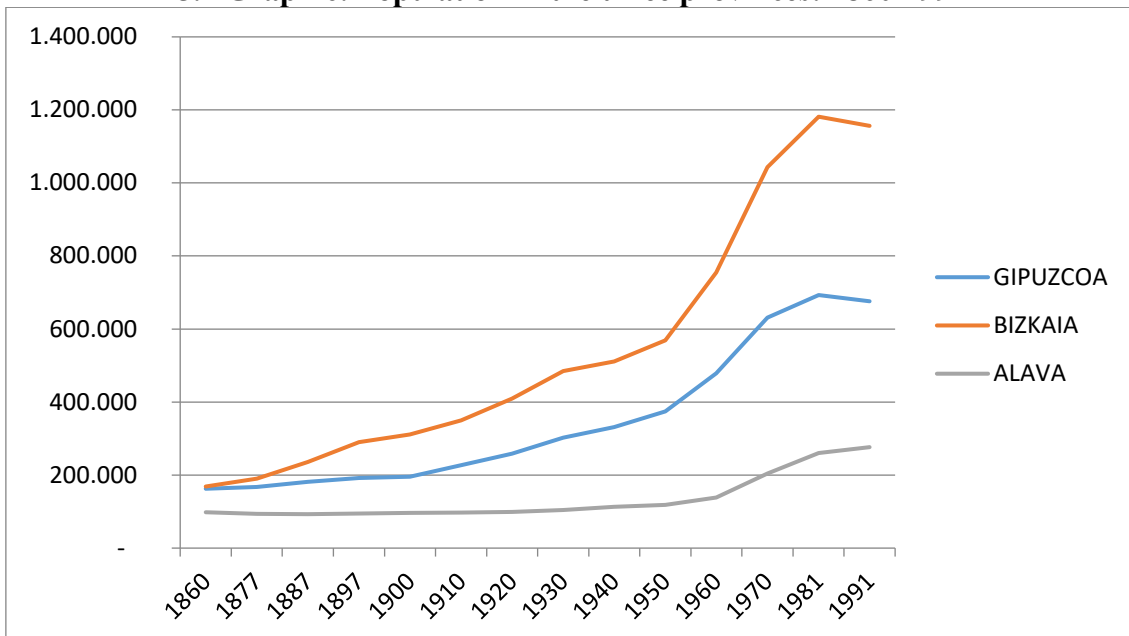
³⁰⁸ More information about Gipuzkoa's development model here: GONZÁLEZ, Manuel, URRUTIKOETXEA, José Gregorio. And ZARRAGA, Karmele (2015), *La "otra industrialización" del País Vasco las pequeñas y medianas ciudades: capital humano e innovación social durante la primera industrialización.*

5.1 Graphic: Population in Araba, Bizkaia and Gipuzkoa: 1860-1991



Source: Own elaboration using INE data.

5.2 Graphic: Population in the three provinces: 1860-1991

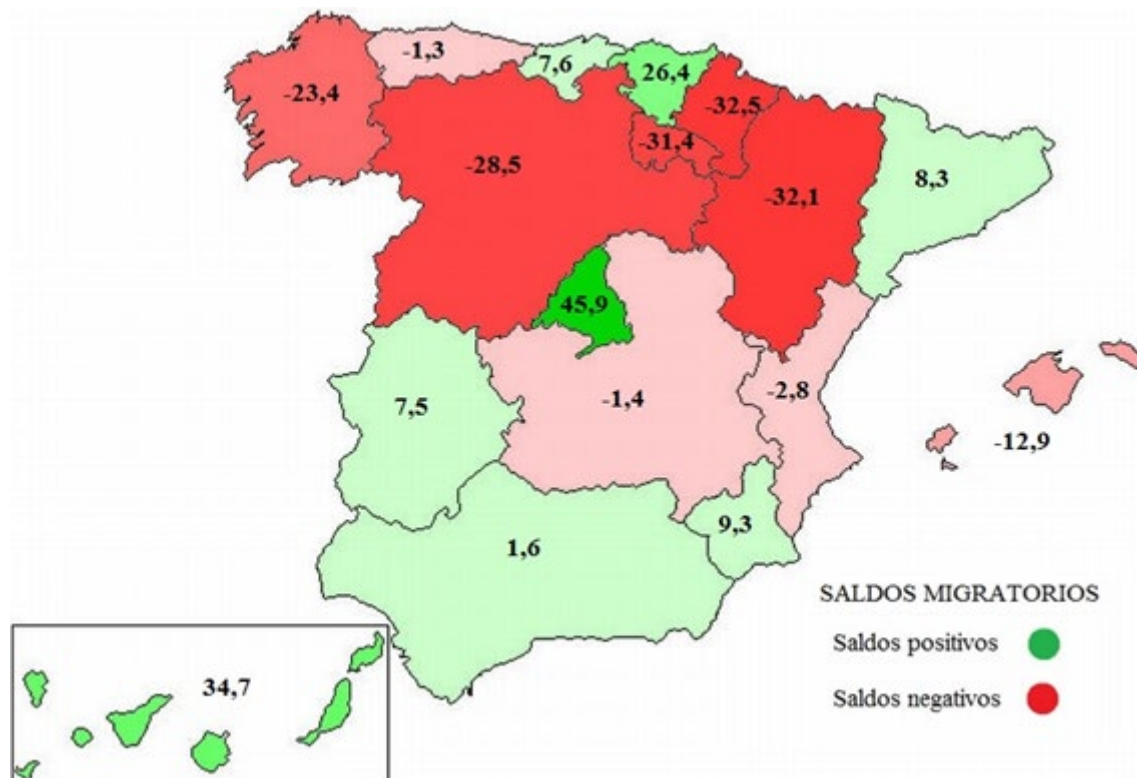


Source: Own elaboration using INE data.

The Basque population growth has a double explanation: natural growth, resulting from general and infant mortality decrease – and consequent increase in life expectancy-, and high birth rates and immigration. This last topic has been extensively studied by the Historical Demography and Urban History Group, especially in the work of researcher R.

García Abad,³⁰⁹ and can be summarized as follows: the Estuary of Bilbao depleted the population of the Bizkaia province itself and of other Spanish regions. In this thesis' chronological framework, the Second Republic, a first wave of immigration had already occurred, and the Basque Country would barely absorb any human capital between 1930 and 1950, as its population growth rate in those years was close to the vegetative one, and not much higher than it had been before. The origins of the immigrants in the first industrialization were very varied, as the following map shows:

5.2 Map: Migration in Spain (%), 1860-1930³¹⁰



Source: Data from the Historical Demography and Urban History Group.

The map shows how, in this first industrialization process, both Euskadi and Madrid emptied neighbouring provinces. In Euskadi's case, from La Rioja, Navarre and Castilla y León (Palencia, Burgos, Valladolid, etc.), so we cannot talk about long-distance migratory movements: a large part of the arrivals came from surrounding rural, less developed, areas and from nearby provinces, often via railroad, itself under

³⁰⁹ GARCÍA, Rocío (2003), *Emigrar a la Ría de Bilbao. Factores de expulsión y selección del capital humano*, also GARCÍA, Rocío (2005), *Historias de Emigración. Factores de expulsión y selección del capital humano en la emigración a la Ría de Bilbao (1877-1935)*.

³¹⁰ Net migration has been calculated using the total population the different autonomous communities should have reached in 1930 in the absence of migration movements.

development.³¹¹ Some of them would also use the train, after being unemployed during the years of the Second Republic, to return to their places of origin. Only in the second Francoist era human capital began to arrive massively again and from more distant areas, mainly from Galicia and Extremadura.

The sources show us a very clear immigrant profile: young men and working-age women, in many cases, as members of migrant families, in other cases, as individuals. Once settled in Euskadi, they rarely returned to their places of origin, and married within the original population in a complicated process of miscegenation in which large numbers of immigrants coexisted with the original population, that coming from the surrounding province, and the "nativizados".³¹² Later on, we will analyse these immigrants more closely.

We previously mentioned which were the immigrants' main destinations in these first years of industrialization: the Estuary of Bilbao and several areas in Gipuzkoa, and the table below shows more precisely which were the main centres absorbing human capital:

5.3 Table: Population in Euskadi's main municipalities: 1860-1930

³¹¹ NOVO, Pedro, eta PAREJA Arantza. (ed.) (2014), *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco*, UPV/EHU and GONZÁLEZ, Manuel *et al.* (1995c), *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*.

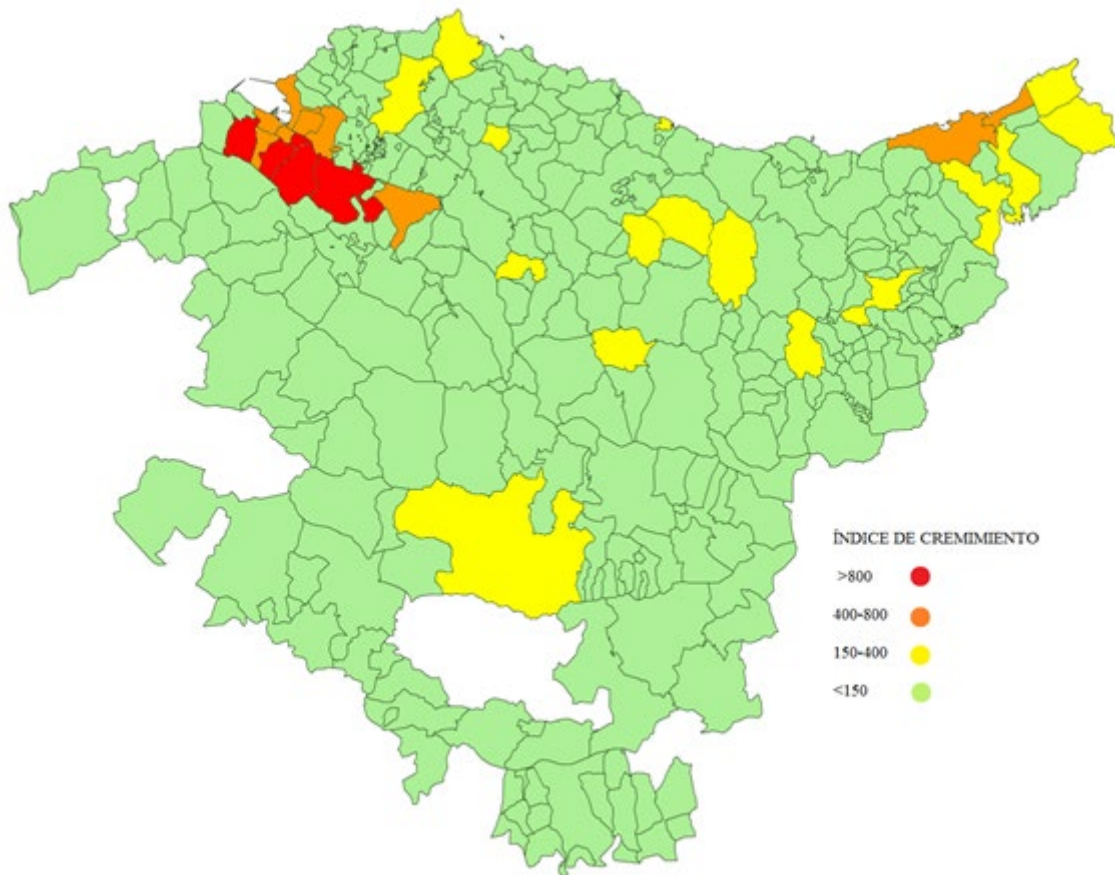
³¹² This term was created by Manuel González Portilla, emeritus professor and former director of the Historical Demography and Urban History Group, to refer to the first generation born from immigrants settled in Euskadi.

City	1860	1930	I 1860-1930
Sestao	341	18338	5377.71
Barakaldo	2688	34209	1272,66
Basauri	813	9944	1223.12
Trapagaran	798	8228	1031.08
Bilbao	17969	161967	901.37
Abanto zierbena	1227	9878	805.05
Leioa	643	5096	792.53
Getxo	2136	16859	789.28
Ortuella	912	6393	700.99
Erandio	1678	11268	671.51
Portugalete	1527	10169	665.95
Pasaia	1266	7519	593.92
Donostia	14111	78432	555.82
Santurtzi	1622	8074	497.78
Galdakano	1363	6709	492.22
Beasain	1448	5260	363.26
Eibar	3815	12847	336.75
Gernika	1583	5229	330,32
Errenteria	2869	8973	312.76
Irun	5747	17670	307.46

Bizkaia	168,705	485,205	287.61
Arrasate	2870	7720	268.99
Ondarroa	2123	5232	246.44
Gasteiz	18728	40641	217.01
Euskadi	429,186	891,710	207.77
Mungia	2466	5000	202.76
Hondarribia	3161	6181	195.54
Durango	3154	5872	186.18
Gipuzkoa	162,547	302,329	185.99
Hernani	3558	6282	176.56
Bermeo	6393	10921	170.83
Azkoitia	4522	7557	167.12
Elgoibar	3238	5239	161.80
Tolosa	8182	12487	152.62
Spain total	15,6734,81	23,677,794	151.07
Bergara	6161	9307	151.06
Azpeitia	6322	7848	124.14
Oñati	5983	6662	111.35
Araba	97,934	104,176	106.37

Source: Data from the Historical Demography and Urban History Group. (Basque municipalities over 5,000 inhabitants in 1930 have been selected).

5.3 Map: Population growth in Euskadi's main municipalities: 1860-1930



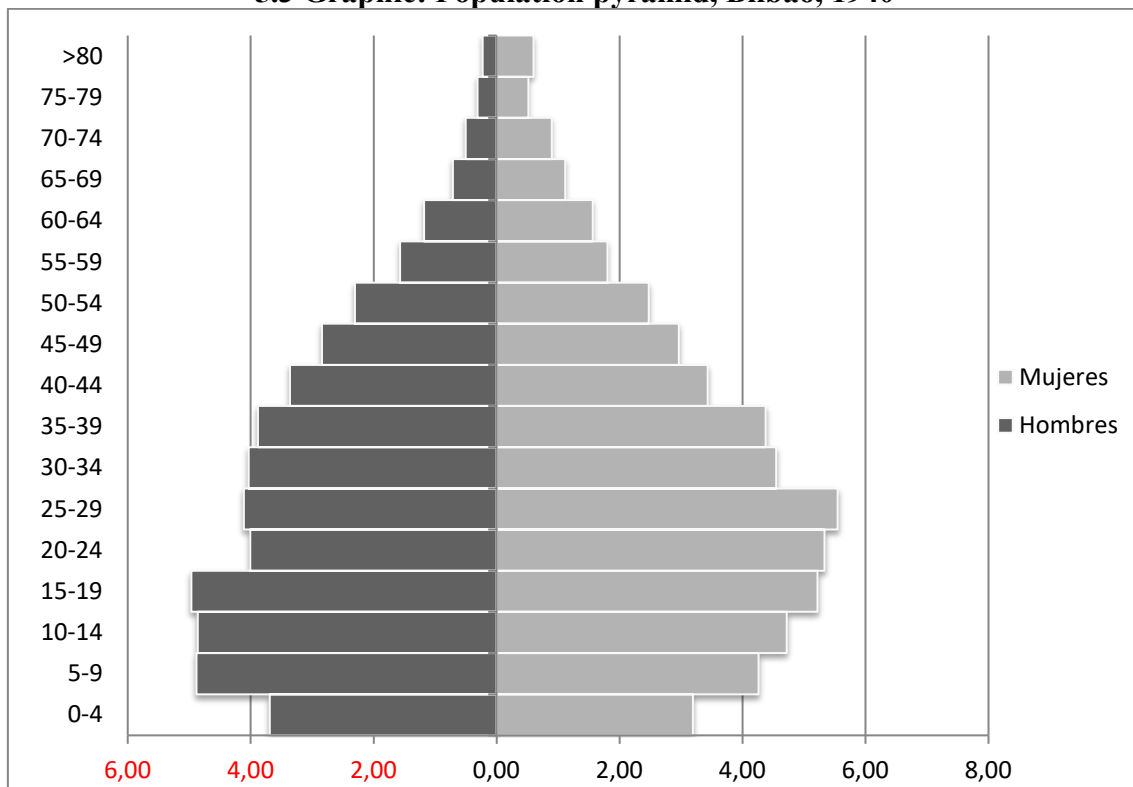
Source: Data from the Historical Demography and Urban History Group.

The data clearly show that Euskadi was growing at much higher rates than other regions in Spain. The Estuary of Bilbao was not only the region's main economic engine (eleven of the municipalities experiencing the greatest growth in Euskadi were situated there), but also one of the main national economic spearheads. Population growth there was exponential and, in addition, highly specialized by municipality (mining, industry or residence, whether for workers or for the middle classes and the elites). Apart from the Estuary, there was also notable growth in other areas, such as the aforementioned case of Gipuzkoa.

Migratory movements mean a large population, who has moved seeking the employment and social development opportunities that an industrialized region offers. They are, therefore, fundamental to study any phenomenon in the Basque Country in the 20th century, especially unemployment and public works policies.

Next, we will identify these immigrants' main characteristics. For that, we will use data from Hernando's doctoral thesis,³¹³ specifically, Bilbao and Donostia's population pyramids for 1940, especially those comparing the native and immigrant populations.³¹⁴

5.3 Graphic: Population pyramid, Bilbao, 1940

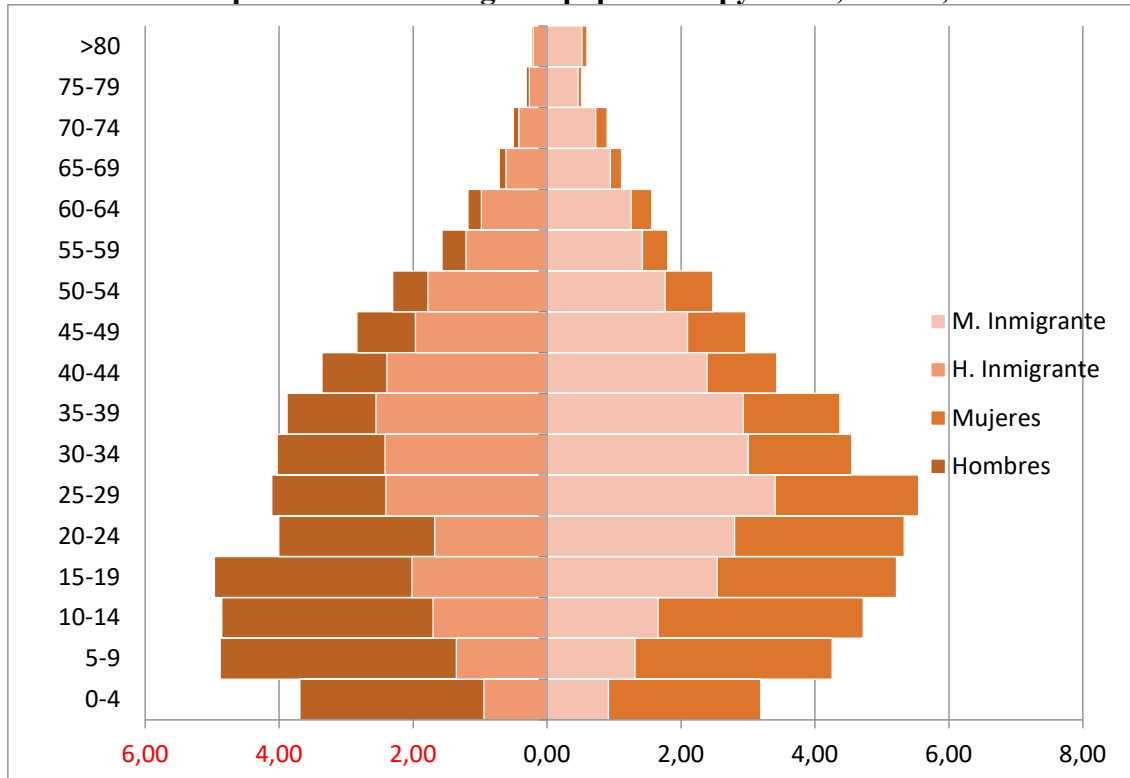


Source: Elaboration by Josu Hernando Pérez in his doctoral thesis using data from the list of inhabitants.

³¹³ HERNANDO, Josu (2017), *La Transición de la fecundidad en el País Vasco durante el franquismo*.

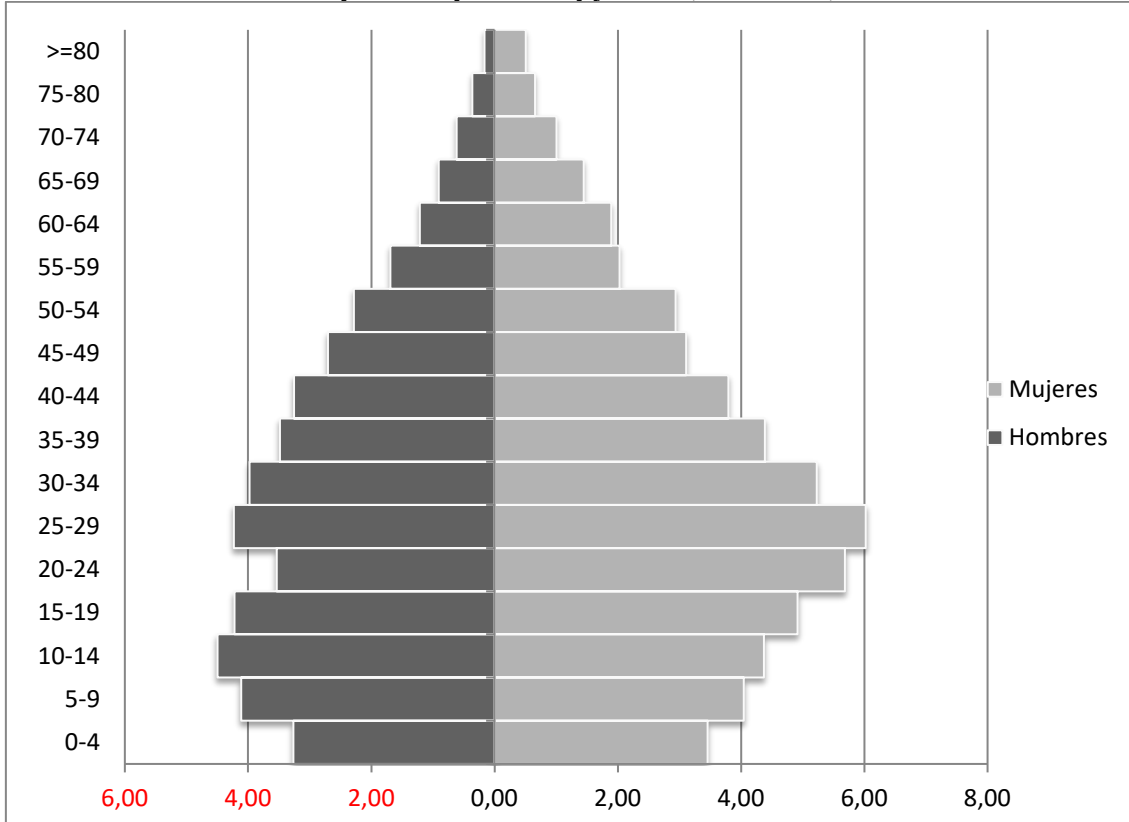
³¹⁴ No data are available from Gasteiz, since the Historical Demography and Urban History Group has not had access to its lists of inhabitants.

5.4 Graphic: Native-immigrant population pyramid, Bilbao, 1940



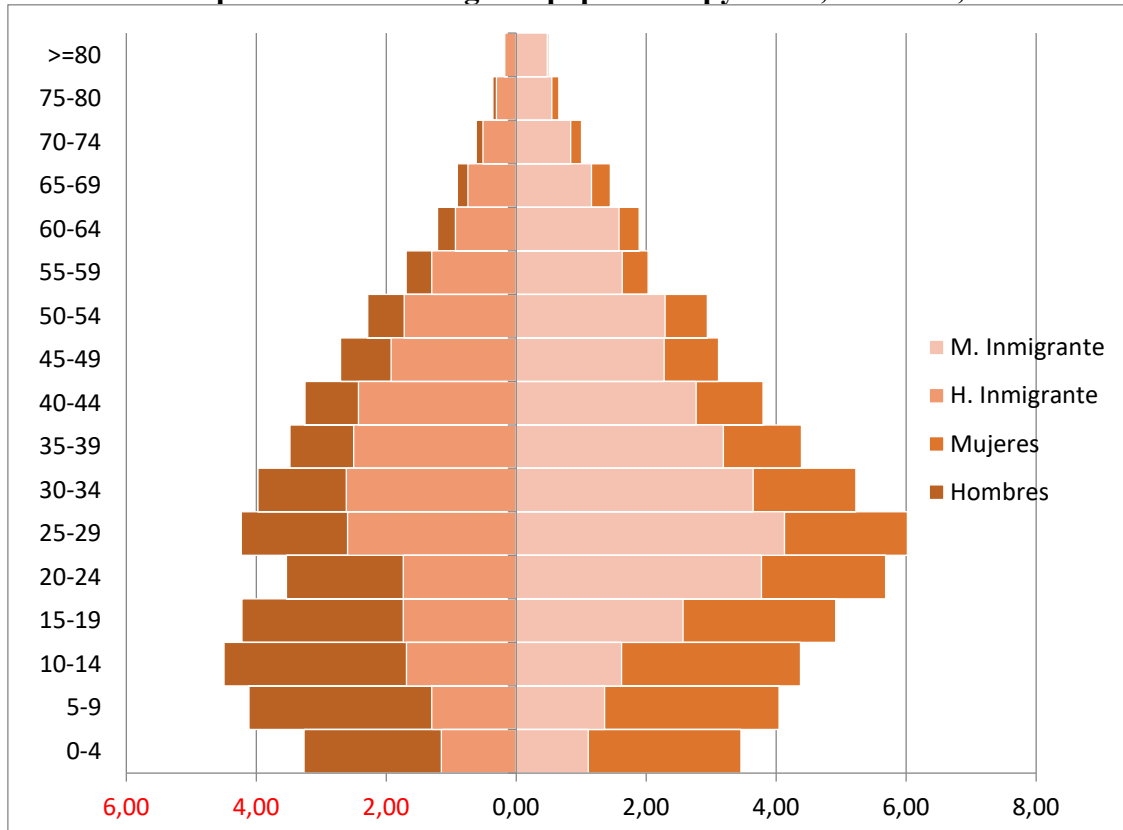
Source: Elaboration by Josu Hernando Pérez in his doctoral thesis using data from the list of inhabitants.

5.5 Graphic: Population pyramid, Donostia, 1940



Source: Elaboration by Josu Hernando Pérez in his doctoral thesis using data from the list of inhabitants.

5.6 Graphic: Native-immigrant population pyramid, Donostia, 1940



Source: Elaboration by Josu Hernando Pérez in his doctoral thesis using data from the list of inhabitants.

In these population pyramids, people that lived in the city, but had not been born there, have been considered immigrants, i.e., arrivals from the province itself and from other places. First, it stands out how large the immigrant population was, explaining the high growth rates Bilbao and Donostia experienced, confirming that, in both cities, most of the population came from outside, as we had previously mentioned. Second, we can see that all pyramids present great similarities because the migratory movement was also similar: a mass arrival of labour, individually and in families, of largely young people of productive age (15-35 years old). At the top of the pyramid are the immigrants who arrived at the beginning of the industrialization process, while at the base are the immigrant children members of families migrating even in the period of reduced migratory flow (1930-1940). The large number of native children is of "nativizados", i.e., direct descendants of immigrants. Lastly, the number of women ages 15-35, much greater than that of men also stands out. This is mostly because of domestic work, although some

worked in other sectors, even industry.³¹⁵ Those who came to work in the houses of the middle classes and the economic elites came mostly from the same province or nearby region. The sources show that they rarely returned to their place of origin, the vast majority settling in the city, marrying both native and immigrant men, and forming families.

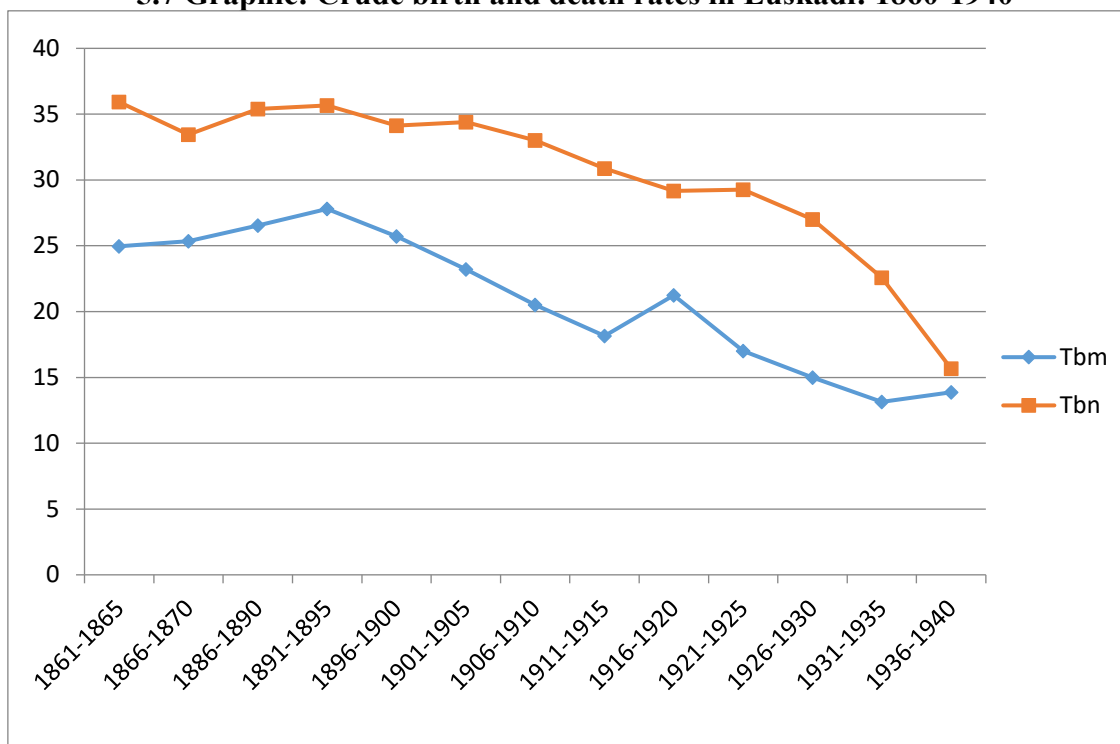
The pyramids show other important aspects. For instance, they are the classic representation of a population pyramid in the process of demographic transition: the top of the pyramids is wide as a result of the mortality reduction and the increase in life expectancy, but the bases are narrow because of birth control and decreasing fertility. While previous population pyramids show fewer people over 60, these ones show more, mostly women, as they reach a higher life expectancy. At the other end of the pyramid, births have already begun to fall gradually. From age 15 on, each generation is less numerous than the previous one as a consequence of fertility control, although it was still high in the 1930s in comparison with today (when it is much lower than the replacement level) so the population was still young.³¹⁶ Children ages 0-4 were really scarce, not only because of fertility control, but the very effects of the Civil War.

In any case, even without immigration, these cities would have still grown, although at a much lower pace, because mortality, including that of infants, had begun to decline while birth rates were still high. Basque birth and mortality rates followed a trend similar to that of Europe, albeit with a slight temporary delay, thanks to the same advances in medicine, hygiene, nutrition and education. Once mortality decreased, birth rates also began an intense decline.

³¹⁵ There are numerous examples of female industrial work, even though the lists of inhabitants tend to systematically hide women's occupation. A clear example of industrial women's work are the cigar-makers found in both Basque capitals.

³¹⁶ In the Basque Country today, the synthetic fertility index is below 1.3 children per woman. In the 1930s, despite numerous differences by social class, the observed fertility is slightly higher than replacement level (2.1 children per woman).

5.7 Graphic: Crude birth and death rates in Euskadi: 1860-1940



Source: Own elaboration using EUSTAT data.

In the graph, birth rates follow a consistent downward trend, while mortality experienced variations. In the last decades of the 19th century, mortality increased in relation to the already mentioned massive arrival of immigrants to industrial areas that were not yet ready to accommodate them. Overcrowding, lack of sanitation or of any urban planning in areas such as Abanto Zierbena, Trapagaran, or even Sestao or Barakaldo, caused increased death rates, even equal to pre-transition figures, surpassing birth rates. In fact, life expectancy in the municipalities in the mining area was, at some points, below 20 years of age. The second moment of mortality increase occurred between 1916 and 1920, closely related to "Spanish flu" epidemic of 1918, but only punctually, the decrease resuming immediately afterwards. The greatest population growth came from the fact that birth rates were maintained, for almost a century, in values higher than those of mortality, but the rates tended to equalize along the analysed period.

Infant mortality is another clear indicator of the demographic transition process, one that is sometimes forgotten, but the one that most influences aspects such as life expectancy. When infant mortality falls below 50 per thousand, the transition is already close to culmination.

5.4 Table: Infant Mortality rates in Spain, Araba, Bizkaia And Gipuzkoa

Period	Spain	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa
1861-1865	153,60	138,60	99,06	109,20
1866-1970	194,40	204,74	125,68	136,12
1900-1904	182,44	158,32	151,56	131,02
1905-1909	161,30	146,60	127,66	104,58
1910-1914	150,28	126,80	112,74	97,16
1915-1919	159,04	140,02	118,90	98,06
1920-1924	149,76	139,74	109,94	95,90
1925-1929	127,88	124,66	87,98	75,10
1930-1934	117,36	109,08	84,82	72,30

Source: Data from GONZÁLEZ, Manuel (ed.) (2009), *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*, Vol 1, p. 107.

The first conclusion that can be obtained from this table is that infant mortality in the more developed provinces, Bizkaia and Gipuzkoa, was at all times lower than that of Araba and Spain. Also, that it was high throughout the period, over 100 children per 1,000 births, effectively plaguing the Spanish population of the time. Other indicators, such as fertility, are directly influenced by these high figures: the fact that so many children died meant that families had to have a greater number of descendants to guarantee generational change, that is, the future sustenance of the family. In addition, life expectancy remained anchored below 50 years of age.

Infant mortality rates in Bizkaia and Gipuzkoa throughout these first years of demographic transition were also affected by the immigration in the first industrialization

period. They should have experienced a gradual and continuous descent, but the process was interrupted by the overcrowding and lack of hygiene of the period. In Bizkaia, the most developed province, is where this fact is best reflected; between 1860 and 1904 infant mortality not only did not decrease but increased in more than 50 points, from 99.06 to 151.56 per 1,000. This would be even more evident if we analysed the municipalities most affected, those in the mining area. Afterwards, already in the 20th century, there was a rapid decrease in infant mortality in all three Basque provinces, and in Spain in general, by the time of the Second Republic, with the exception of the Civil War period, which brought a slight increase in rates. The process of demographic transition is evident, infant mortality becoming less significant.

Another indicator that changes the most during the process of demographic transition is that of life expectancy.

5.5 Table: Life expectancy at birth in Euskadi, Spain and Europe: 1860-1930

Period	Araba	Bizkaia	Gipuzkoa	Spain	Europe
1860-1870				29.8	43.1
1900	33.34	36.81	34.47	34.9	50.5
1910				41.5	54.3
1920	39.78	41.11	45.58	41.3	58.3
1930	49.99	50.95	52.31	49.9	61.7

Source: Data from GONZÁLEZ, Manuel (ed.) (2009), *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*, Vol 1, p. 109

The table shows that life expectancy at birth increased in the period studied, but that Spain averages were at all times behind those of Europe, as most of the continent had already started the demographic transition, the difference being of over 10 years in all periods and

would only disappear in the second half of the 20th century.³¹⁷ In Bizkaia and Gipuzkoa, life expectancy at birth was always slightly higher than in Araba, due to their greater modernization. In Araba, an eminently rural province, life expectancy was even lower than the Spanish average. The causes behind the increase in life expectancy are the same as those of the mortality decrease: the improvement in living conditions and the other advances aforementioned, resulting in a society that lived increasingly longer and better. This process was worldwide, made of small revolutions, another one of which was the increase in height we will talk about next.

In the Basque case, height increase has not been yet been thoroughly studied, although it is very significant variable that is closely related to the development conditions of the territory studied, there being a close link between height and factors such as nutrition.³¹⁸ The Historical Demography and Urban History Group is currently beginning to address this variable, using sources previously scarcely studied, e.g., the lists of recruits. The table below shows some results:

5.6 Table: Male Height Evolution In The Basque Country: 1898-1930

Place	End of 19th century	1930-35	Growth (cm)
Gipuzkoa	1,653	1,677	2.4
Bizkaia	1,641	1,673	3.2
Araba	1,622	1,647	2.5
Donostia	1,653	1,687	3.4
Bilbao	1,641	1,675	3.4
Gasteiz	1,623	1,663	4

Source: Table prepared by the Historical Demography and Urban History research group.

³¹⁷ Currently, Spain has not only reached life expectancy in the rest of Europe, but is the second country in the world in this indicator (83 years), only behind Japan (84). WHO Clasification, 2015.

³¹⁸ FOGEL, Robert (2009), *Escapar al hambre y la muerte prematura, 1700-2100: Europa, América y el Tercer Mundo*, Alianza editorial, Madrid.

There is a spectacular growth between the end of the 19th century and the decade studied in this thesis, a 3-4-centimetre average for males in just 30 years, an obvious social modernization indicator. The highest growth is seen in Gasteiz, 4 cm, followed closely by the other two capitals. Donostia and Bilbao show heights well above the Spanish average. Height is especially related to diet and, more specifically, to protein intake, and directly influences individuals' ability to work and their cognitive intelligence. Basque workers, then, presented a greater capacity for work in an industrialization scenario. The Group's studies conclude that not only the native population, but also the "nativizados", grew taller.

This unequivocal sign of the great process of change Basque society was undergoing in the 1930s would not evolve uniformly: there would be territorial differences, and a period of setback after the Civil War and the harsh post-war period in Euskadi. Only in the 1950s height would start to gradually increase until reaching today's averages.

Finally, we cannot forget another fundamental indicator, literacy. In the 1930s, as studied by R. García Abad, A. Pareja Alonso and K. Zárraga Sangróniz,³¹⁹ nearly 90% of the Basque population was literate. Araba was the Spanish province with the highest percentage of literate people (90%), while Bizkaia (86%) and Gipuzkoa (86%) were the sixth and seventh, respectively. Female literacy rates were slightly lower, but also much higher than the Spanish average. These 1930s literacy rates were more than 30 percentage points above those of 1887. In conclusion, the Basque population was one of the most educated of the period, and the immigrant population was also coming from areas of very high literacy, such as Castilla y León, La Rioja and Navarre.

5.4 The industrialization process in the Basque Country:

To the understanding of my research context, the study of the Basque economy is just as essential as the analysis of its demography. The industrialization process was truly revolutionary, and led the three provinces, especially the two coastal ones, to the head of the national economy, together with Madrid and Barcelona.

Among the works written about the Basque industrialization and the repercussions of a change of that magnitude, the works of the Historical Demography and Urban History

³¹⁹ GARCÍA, Rocío, PAREJA, Arantza and ZARRAGA, Karmele (2007), "¿Saber leer? ¿Saber escribir? El proceso de alfabetización en el País Vasco (1860-1930)", *Revista de Demografía Histórica*, 25, 1, pp. 23-58.

Group also stand out, especially those by M. González Portilla, who has dedicated many years of his long research career to analyse the economic history of the Basque Country.³²⁰ In view of this monumental work, that can be consulted together with others, the aim of this section is only to summarize the main characteristics of this process.

5.4.1 Chronology of the industrialization process:

- a) **First industrialization, 1876-1930.** Although in the previous years some economic growth had already been experienced, albeit of a different in nature from that of the rest of Spain (i.e., greater non-agricultural activity), now the Basque economy grew exponentially. The main economic activity was concentrated in the metropolitan area of the Estuary of Bilbao, where an important mining activity and a strong investment in infrastructure – mainly in the navigability of the Estuary, but also in the railways- meant that the means of transportation of both people and goods were revolutionized, and so was the urban landscape. The mining activity, especially the exploitation of iron ore for export to foreign markets, acquired capital importance, being the areas of Trapagaran and Abanto Zierbena the ones experiencing the greatest transformations. Besides mining, other sectors began to develop strongly, especially in the Estuary, e.g., shipping, and the iron and steel industry, the second in its way to becoming the main industrial activities, as mining would enter recession in the last years of the period. As explained earlier, economic growth came hand in hand with demographic growth: industry was as an incentive for the arrival of young immigrants and, in turn, that abundant and trained workforce made the development of these economic activities possible.
- b) **Economic crisis, 1930-1950.** Although Euskadi's population growth continued, its rhythm was substantially reduced, since the absorption of human capital had slowed down. There were several reasons: the global economic crisis, the Spanish Civil War, the complicated post-war period and its autarchic policies..., i.e., the time chosen by this dissertation as the most

³²⁰ GONZÁLEZ, Manuel (ed.) (2001), *Los orígenes de una metrópoli industrial: La ría de Bilbao*. And GONZÁLEZ, Manuel (ed.) (2009) *La consolidación de la metrópoli de la ría de Bilbao*.

interesting to analyse aspects such as labour unemployment, the public policies aimed at alleviating the effects of the crisis, etc.

- c) **Second industrialization, 1950-1975.** Although it is outside of the period analysed by this work, we would like to mention the well-known recovery process and great economic growth of this second Franco regime. In the Basque Country, economic development extended beyond the Estuary to Gipuzkoa and Araba's capital, Gasteiz³²¹ Even if the Estuary remained the main development centre, the municipalities on both sides of its middle part were growing as dormitory cities, responding to the housing needs of thousands of new immigrants. Basque infrastructures improved throughout this period and there was investment in new technologies that led its iron and steel industry to consolidate as the most powerful in the State.

The view that Bilbao and its metropolitan area were exclusively industrial, is still extended by part of the historiography, but the fact is that, in all three periods, the secondary industries related to the primary ones we have mentioned were also growing strongly, as was the tertiary sector.

Industrialization areas in the Basque Country:

To complete this brief summary of the so-called Basque "Industrial Century", it is interesting to show which were the main developing areas.

The Estuary

Main industrial centre in the Basque Country, the following is a brief summary, as defined by the Historical Demography and Urban History Group,³²² of the very different areas concentrated in a relatively small geographical space:

- Mining area of Muskiz, Ortuella, Trapagaran and Abanto Zierbena.
- Middle part of the Estuary, with the greatest industrial development, composed of Sestao and Barakaldo on the left bank, and Leioa and Erandio on the right.

³²¹ GONZÁLEZ, Manuel, URRUTIKOETXEA, José Gregorio. eta ZARRAGA, Karmele (2015), *La "otra industrialización" del País Vasco las pequeñas y medianas ciudades: capital humano e innovación social durante la primera industrialización. Un análisis a través del Valle del Deba.*

³²² GONZÁLEZ, Manuel, GARCÍA, Rocío. and ZARRAGA, Karmele (2011), "La zonificación social de la Ría de Bilbao, 1876-1930" in PAREJA, Arantza (ed.), *El capital humano en el mundo urbano. Experiencia desde los padrones municipales (1850-1939)*, pp. 15-44.

- Zona del Abra, where the poorer classes concentrated in Santurce and Portugalete, while the more affluent did so on Getxo, on the right bank.
- Bilbao, the capital of Bizkaia, the most populated and heterogeneous municipality, which became one of the most important in Spain in the "Industrial Century".
- Head of the Estuary, where municipalities such as Basauri, Etxebarri, Arrigorriaga and Galdakao can be found, also experiencing great population and economic growth.

Intermediate cities of Bizkaia:

There were other, smaller, cities in Bizkaia that grew tremendously in this period, Amorebieta, Ermua or Durango standing out.³²³

Gipuzkoa

Gipuzkoa's model has also been analysed on numerous occasions.³²⁴ To sum up, economic development here was concentrated in three different areas:

- Donostialdea, consisting of the provincial capital and its area of influence, composed of municipalities such as Pasaia, Errenteria, Irun or Hernani. Here, the services sector acquired great importance, but there was also large population and economic growth going hand in hand with metallurgy and smaller industries such as paper, cement, textiles, etc.
- Middle and high valleys of Oria and Urola, where the main economic development occurred around metallurgy in the municipalities of Urretxu, Beasain, Ordizia and Zumarraga.
- The Deba Valley, another industrial area whose main municipalities are Eibar, Elgoibar, Arrasate, Bergara and Soraluze.

³²³ GARCÍA, Rocío and ZARRAGA, Karmele (2013), "Pautas de Modernización de las ciudades medias vizcaínas, 1940-1975", *Revista de Demografía Histórica*, 32, vol. 2, pp. 52-53.

³²⁴ GONZÁLEZ, Manuel, URRUTIKOETXEA, José Gregorio. and ZARRAGA, Karmele (2015), *La "otra industrialización" del País Vasco las pequeñas y medianas ciudades: capital humano e innovación social durante la primera industrialización*.

Araba

The main economic activity here was concentrated in the capital, Gasteiz, which increased in population, especially in the second industrialization. Apart from it, the municipalities developing faster were those bordering Bizkaia: Laudio and Amurrio.

To conclude, we can say that although the present doctoral thesis does not present a strictly demographic theme, any thesis prepared within the Historical Demography and Urban History Group must always bear in mind the population issue. Throughout this chapter, we have seen that Araba, Bizkaia and Gipuzkoa are in the decade studied in a process of demographic transition that we can even, in some cases, describe as revolutionary. In conclusion, the three provinces of the 1930s are thoroughly different from those we meet half a century earlier.

Until the second half of the 19th century, the Basque Country had a very small, not too highly mobile population. As in all pre-demographic transition societies, the demographic model was the following: low life expectancy and high infant mortality, a fact compensated with a birth rate well above replacement level. In 1930, however, both birth and death rates were much more similar to those we can see today: fewer children were born, since infant mortality had decreased, and the substantial improvement of sanitary conditions and infrastructures in the cities had made life expectancy increase until it approached European average values.

The economic situation also underwent a revolution in the last decades of the 19th century. There was a first modernizing impulse that had substantially changed Basque society and the urban landscape. The Estuary became the epicentre of change, the economic engine of the region and one of the spearheads of Spanish industrialization. As a consequence of this process, immigration became a constant. Numerous municipalities in the Basque Country managed to multiply their population exponentially thanks to the absorption of human capital. In addition, the bordering provinces and the more rural Basque Country were depopulated due to this migratory process. In conclusion, we are facing a very complex society in the 1930s. In a not-so-large cities, large numbers of immigrants concentrated, together with the natives themselves and those "nativizados" already mentioned. The process of miscegenation was very important and complex, given the large numbers of migrants, and this fact is reflected in both social and political aspects.

In conclusion, it is very important to know what the population of the Basque Country was like in the 1930s in order to be able to carry out other analyses. As has been shown, it is a very dynamic population, immersed in a process of change, which can be seen even in human being themselves: the inhabitants of the Basque Country in 1930 were several centimetres taller than those of the previous generation, their body mass index much higher and, therefore, the work capacity of this already highly literate population much higher. All these favoured the industrialization process itself.

6 LAN KRISIA ETA ENPLEGU POLITIKAK ARABA ETA GIPUZKOAKO PROBINTZIETAN: GERTURATZE LABUR BAT

6.1 Arabako Nekazal probintziaren kasua

Arabak bizi zuen egoera, Bizkaia eta Gipuzkoarenetik nabarmenki desberdintzen zen. Langabeziak orohar bertan urtaroko izaera (landa munduko zikloekin, uzta txar eta gora behera meteorologikoekin erlazionatua) zuen. Historikoki enplegu falta, Arabar Errioxan kontzentratzen zen 1930. hamarkadan Gasteizen eta probintziako industria inguru bakanetan eragin nabaria izan bazuen ere.

Hein handi batean, hiriburuko langabetu tasa puzturik aurkitzen zela adierazi dezakegu, izan ere probintziako jornalari eta bestelako langabetu asko hiriburura mugitu bai ziren lan aukera eta udalak eskaini zitzakeen prestazio sozial (jantoki sozial...) desberdinen bila. 1931ko martxoan Udaletxeak hiriburuan aurkitzen ziren langabetuen %40 inguru kanpotik etorri zirela estimatzen zuen³²⁵. Egoera honen aurrean, Udalak probintziako langabetu guztien arreta beregain erori zela argudiatuz Aldundiara jo zuen baliabide gehiagoren eske. Diputazioak langabetuen bizi egoera hobetzeko edo nolabaiteko asistentzia eskaintzeko baliabiderik ez zuela adierazi zien. Gobernu Probintzialak bertan bizi zen langabezia izaera estazionala zuen ohiko arazo bat bezala antzematen zuen. Ondorioz langabetuei laguntza sozialak eta hauen kolokazioa bilatzen zuten epe laburreko obra publiko³²⁶ desberdinak hastea udal desberdinek beren aurrekontua erabiliz egin beharreko zerbait zela uste zuen. Dena den probintzian jaiotako langabetuen kasuan, hauek Aldundiak aurrera eramane beharreko lanetan kontratatzeko prest zegoela adierazi zion Hiriburuko Udalar³²⁷.

Lehen Biurteko Gestora (1931ko apirilaren 24a-1933ko urriaren 16a)

Lehen Biurtekoan zehar, Arabako Aldundiko buruzagitza Teodoro Olarte Aizpuru³²⁸, Arabar Alderdi Errepublikar Autonomoko kide eta enpresariaren esku egon zen. Lehen

³²⁵ Arabako Lurralde Historikoaren Agiritegia (A.L.H.A.), Agiritegi Historikoa, Kaxa 5887, zenbakia 33.

³²⁶ 10.3. eranskinean Arabako Aldundiko komisio gestora desberdinek II. Errepublikako urteetan zehar eraikitzea eztabaidatu zuten herri lanen zerrenda bat ikus dezakezue.

³²⁷ Hau esatean kontuan izan behar dugu Arabako migrazio mugimenduak, orokorrean probintzia barneko langileek aurrera eramandakoak zirela. A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 5887, zenbakia 33.

³²⁸ Teodoro Olarte Aizpuru, Gasteiztar enpresaria, Hiriburuko Udaletxeko zinegotzi aukeratua izan zen 1931ko hauteskundeetan. Arabar Alderdi Errepublikar Autonomiko kidea, Probintzia horretako Aldundiko Komisio Gestoraren buru izendatua izan zen, kargu hau Madrilera Lehen Biurteko Gobernua aginteran

Gobernu hau lau errepublikarren eta EAJko kide batek osatu zuten (Teodoro Olarte; Arabar Alderdi Errepublikar Autonomoa, Moisés Laorden; Akzio Errepublikarra, José Castresana; Alderdi Errepublikar Erradikal Sozialista, Julián López de Heredia; Akzio Errepublikarra eta Lazaro Gancedo; Euskal Alderdi Jeltzalea)³²⁹.

1932ko hasieran Gasteizko langabetuek Aldundia lan krisiari aurre egiteko baliabideak ipintzen ez zegoela uste zuten. Ondorioz Hiriburuko Udalarekin batera eskari zorta bat helarazi zieten Komisio Gestorako kideei:

“Reunidos en el Ayuntamiento de la capital “los Parados” elevaron seis demandas a los Diputados Provinciales: 1) Recabar de la Diputación que por todos los medios a su alcance y a la menor brevedad posible, solucionase el problema del paro. Siempre y cuando la solución no perjudicase a la clase obrera. 2) Que los trabajos que emprendiese la diputación se hiciesen por administración. 3) Que en los trabajos emprendidos por la Diputación fuesen admitidos todos los trabajadores en paro forzoso. 4) Que en los trabajos por cuenta de la Diputación sea el jornal mínimo de siete pesetas con cincuenta céntimos. 5) Que se facilitasen los medios de locomoción necesarios para los trabajos fuera del casco de la población. 6) Que una vez empezada la jornada, en caso de lluvia sea abonado el día completo”³³⁰.

Aldunditik langabetuek eginiko eskariak aztertuko zituztela adierazi bazuten ere, hiriburuko langileak lan krisia pairatzen zuten beste eremu batzuetako obra publikoetan erabiltzearen aurka agertu ziren. Izan ere hiriburuko langabetuak Arabar Errioxan aurrera eramane beharreko lanetara mugituz gero, bertan lanik gabe aurkitzen ziren jornalarien egoera ez zen aldatuko, eta bidaia gastuak ordaindu beharraren ondorioz obren kostuek gorantz egingo bai zuten. Gestorako kideen aburuz arazoari aurre egiteko biderik

egon zen denboran bete zuelarik. Frente Popularraren iritsierarekin postu berdina betetzera pasa zen Gerra lehertu zen arte. Egun horretan frankisten atxilotu eta irailaren 18an Miranda de Ebro inguruan fusilatua izan zen. AROZAMENA, Ainhoa, (2018), *Olarte Aizpuru, Teodoro*, Auñamendi Entziklopedia (on line), (Kontsulta data: 2018ko Irailaren 13a), Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.euskonikaskuntza.eus/eu/olarte-aizpuru-teodoro/ar-116470/>

³²⁹ EAJ Aldundiko Gobernuak osatzeko Komisio Gestoren sistema erabiltzearen aurkakoa zen. Ondorioz Aiarako Alkatea zen Lazaro Gancedok kargua era pertsonalean hartzea erabaki zuen, Arabako Alderdiko Buruzagitzarekin hitz egin ondoren. Postua betetzeko ipini zuen baldintza bakarra, hiru hilabeteko epean hauteskunde probintzialak deitzea izan zen. Konpromisu hau bete ez zenez 1931ko uztailean 10ean Gestorako Batzarrei joateri utzi zion, urte osoan bilera hauetara itzuli ez zelarik. PABLO, Santiago de (1989), *La Segunda República en Álava. Elecciones, partidos y vida política*, pp. 336-337.

³³⁰ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 7380, Zenbakia 36.

errazena, Aldundiak langabetuei lana aurkitu zezaketen probintziako eremua adieraztea zen, beren sorterrian kolokazio bat bilatzeko aukera gehiago izango zituztela uste bazuten ere³³¹. Era honetan hiriburuan aurkitzen ziren langabetuen kopurua ere mugatu nahi zutelarik. Soldaten kasuan Industrien Komite Paritarioak, jornal minioa sei pezetatan finkaturik bazuen ere, langileen bidai gastuak ere ordaindu behar zituen kontratistak, pezeta batetik, bost pezeta arte, langileak gaua kanpoan pasa behar zuen kasuetan³³².

Aipatu dugun bezala, krisiaren zantzuak Errepublika iritsi aurretik antzeman bazitezkeen ere, ez zirudien langabezia orokorrean probintziarentzat arazo larri bat zenik. Langabetu gehienak Hiriburuan eta Arabar Errioxan kontzentratzen ziren. Landa munduko langabetuen kasuan datuek, arrazoi desberdinak medio, errealitatean zeudenak baino langabetu gehiago islatzen zituztela uste da³³³. Dena den egia da landa mundua eta eraikuntzaren industria krisiak gogorkien kolpatu zituen alorrak izan zirela.

Gauzak horrela langabetuen arazoaren kudeaketa udalerrien esku egoten jarraitu zuen Lehen Biurtekoan zehar. Hauen artean Gasteizko Udalaren papera nabarmentzen zen, bere langabetuez gain probintzia osotik zein kanpotik etorririko enplegurik gabeko norbanako askok bertara jo bai zuten³³⁴. Arazoari aurre egiteko udal agintariak aukeraturiko bidea langabetuei zuzenduriko jantoki ekonomikoak eta obra publiko desberdinak sustatzea izan zen. Hiriburuaren kasuan tren geltoki nagusi berri bat, eskolen hobekuntza zein eraikuntza eta bide desberdinen gaineko lanak eraman ziren aurrera besteak beste. Paperean geratu ziren obren artean Autobus Geltokiaren proiektua nabarmentzen da, Iruñekoarekin antzekotasun nabariak zituena³³⁵.

Gasteizko Udalak 1932ko erdialdean, lan krisiari aurre egiteko baliabideak lortu eta politika adosteko helburuarekin Aldundiaren eta probintziako beste agente batzuen laguntza eskuratzeko saiakera bat egin zuen.

³³¹ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 7380, Zenbakia 36.

³³² A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 7380, Zenbakia 36.

³³³ PABLO, Santiago de (1989), *La Segunda República en Álava. Elecciones, partidos y vida política*, pp. 43-46.

³³⁴ RIVERA, Antonio (1992), *La ciudad levítica. Continuidad y cambio en una ciudad del interior (Vitoria, 1876-1936)*, p. 380.

³³⁵ RIVERA, Antonio (2013), *La utopía futura: Las izquierdas en Álava*, p. 209.

*“Uno de los problemas que más afectan a la vida de la Nación y la vida del Municipio, es el problema del paro obrero. Teniéndolo así en cuenta, el Ayuntamiento de Vitoria y la Excma. Diputación han hecho los máximos esfuerzos para conseguir dar una solución sino definitiva, siquiera, transitoria a este perverso problema, pero ha llegado un momento en que todas las posibilidades económicas de las Corporaciones mencionadas, se han agotado poniendo, incluso, su situación económica en una postura comprometida de la que nadie, además, puede avergonzarse por que al fin y al cabo con ella se han resuelto dos problemas: uno de humanidad y otro de tranquilidad pública”*³³⁶.

Langabetuen arazoari beharrezko atentzioa eskaintzeko helburuarekin Hiriburuko Udalak Langabetuen Aldeko Patronatu bat sortzeko deia egin zuen. Helburua, izaera eta jatorri desberdineko norbanakoek alor ugaritako teknikariekin batera, lan krisiari aurre egiteko baliabideak eskuratzen lagundu eta arazoari aurre egiteko bideak lantzea zen. Zentro honetako patronatua Moises Armentia³³⁷, José Bagazgoitia³³⁸ eta Tomas Alfaro³³⁹ udal

³³⁶ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 3677, Zenbakia 31.

³³⁷ Moises Armentia Gasteiztarra Alderdi Karlistako Hiriburuko Zinegotzi aukeratua izan zen 1931ko udal hauteskundetan. II errepublikaren aurkako konspirazioan parte hartu zuen Arabako Erretekeen buruetako bat izan zen, Bizkaiko okupazio brigadaren antolatzaileetako bat izan zelarik 1937an. Azken Probintzia honetako Falange Española Tradicionalista y de las JONS-eko buru, Hiriburuko Udaltzaingoaren zuzendari orde izendatu zuten 1940an. Auñamendi Entziklopedia (2018), *Armentia Garmendia, Moisés*, Auñamendi Entziklopedia (on line), (Kontsulta data: 2018ko Irailaren 14a). Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/armentia-garmendia-moises/ar-143273/>

³³⁸ José Bagazgoitia Maitegi, UGTko kide eta metalaren sektoreko langilea 1931ko udal hauteskundeetan Hiriburuko Udaleko Zinegotzi aukeratua izan zen. RIVERA, Antonio (2013), *La utopía futura: Las izquierdas en Álava*, p. 192.

³³⁹ Tomas Alfaro Fournier Valladoliden jaio eta Gasteizen bizi izan zen. Margolari, enpresaburu, abokatu eta politikari, jakin min ugariko pertsona izan zen. II. Errepublikaren urteetan zehar Hiriburuko Udaletxeko Alkate kargua bete zuen Alderdi Errepublikareko kide moduan. Bere ideologia errepublikarragatik Gerra Zibila piztu zenean kartzelaratu izan zen, laster aske geratu bazen ere. ARCEDIANO, Santiago (2018), *Alfaro Fournier, Tomas*, Auñamendi Entziklopedia (on line), (Kontsulta data: 2018ko Irailaren 14a), Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/alfaro-fournier-tomas/ar-8698/>

ordezkariak eta aldundiko Luis Dorao³⁴⁰, Primitivo Herrero³⁴¹ eta Manuel Aranburu³⁴² diputatuak osatu zuten.

Gasteizko Udalaren presioak eta eskariak beren fruitua izan zuten, ondorioz 1932ko abenduan hiriburuko agintariak langabetuei asistentzia eskaintzeko helbururekin irekiriko harpidetzari 5.000 pezetarekin laguntzea erabaki zuen Aldundiak. Gainera Gestorako kideek krisia pairatzen zuten beste udalerrri batzuek antzeko ekimenak aurrera eramane zitzaten, hauei ere diruz laguntzeko konpromisoa hartu zuten³⁴³.

Alfaro eta beste diputatu batzuek probintzian langabeziaren aurako aseguruia sostengatzeko kutxa bat martxan jartzeko proposamena egin zuten 1932 bukaeran, patroien eta langileen soldataren %1az baliatuko zena. Proposamenak, 1931ko maiatzaren 25ean Estatuak abian jarraitako Langabeziaren Aurkako Kutxa Nazionalaren bidea jarraitzen zuen. Dena den proiektua ez zen Gestorako kideek emandako aurrerapauso bakarra izan. Zenbait hilabete lehenagotik Probintziako Kolokazio Bulegoaren martxan jartzea aztertzen zebilen diputatu eta Gasteizko zinegotzi talde bat Gobernu Zibilararen eraikinean biltzen zebilen, bere funtzionamendurako Diputazioak

³⁴⁰ Luis Dorao irakaslea eta 1917tik La Libertad aldizkariako jabea zen. Errestaurazioaren eta Primo de Riveraren garaian zehar jada kargu politiko desberdinak bete zituen. Errepublikaren iritsierarekin Aldundiko kide izaten jarraitu zuen, Bigarren Biurtekoan zehar Alderdi Erradikalaren ordezkari moduan Komizio Gestorako presidente kargua bete zuen. DÍAZ, Onésimo (2016), *En la lucha por la autonomía vasca. La situación política y económico-administrativa de la Diputación de Álava (1900-1923)*, p. 203; GÓMEZ, Javier (2014), *Matar, purgar, sanar. La represión franquista en Álava*, Tecnos, Madrid, pp. 233-235 eta ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomikoa eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937), Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, p. 339.

³⁴¹ Primitivo Herrero Rubio PSOEko kide eta enpresariak 1915ean Arabako Alderdi Sozialistaren buruzagitza hartu zuen bere gain. Metalezko ohe eta somierrak egiten zituen lantegi baten jabea eta UGTko militantea zen baita ere. 1931ko apirilko hauteskundetan Hiriburuko Udaletxeko zinegotzi aukeratu zuten, eta 1934ko Urriko Iraultzan Arabako Komite Iraultzailearen kideetako bat izan zen. 1936an Aldundiko Komizio Gestorako kide izatera pasa zen, urte bereko irailaren 5ean fusilatua izan zen. RIVERA, Antonio (2013), *La utopía futura: Las izquierdas en Álava*, pp. 39-40, 77, 99, 103, 143, 192, 257.

³⁴² Manuel Aranburu Arabako Alderdi Autonomo Errepublikarreko kide eta probintzia bereko Aldundiko Komizio Gestorako kide izan zen II Errepublikako Lehen Biurtekoan zehar. GRANJA, José Luis de la (2008), *Nacionalismo y II República en el País Vasco. Estatutos de autonomía, partidos y elecciones. Historia de Acción Nacionalista Vasca, 1930-1936*, pp. 392-393.

³⁴³ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 6795, Zenbakia 37.

hilean 300 pezeta ordaintzen zituen³⁴⁴. Talde hau jada martxan egotean, langabeziaren aurkako kutzaren azterketa ere hauen esku geratu zelarik³⁴⁵.

Bigarren Biurteko Komisio Gestora (1933ko urriaren 16a-1936ko otsailaren 24a)

Aurreko Gestorako presidentea zen Teodoro Olartek 1933ko urrian kargu lagatzeko erabakia hartu ondoren kargua behin behineko eran bete zen. 1933ko azaroko Estatuko Hauteskundeon ondoren, non Alderdi Erradikal Errepublikarrak zuzenduriko koalizioak irabazi zuen, Komisio Gestora berri bat osatzeari ekin zitzaion. 1934ko otsailaren hasieran kargua hartu zuen Gestora berriaren buru Alderdi Erradikal Errepublikarreko kide bat izendatu zen, aurretik aipatu dugun Luis Dorao alegia³⁴⁶.

1933 amaieran Gasteizko Udalak bertan aurkitzen ziren langabetuen arretaren kostuaren zatirik handiena beregain hartzen jarraitzen zuen. Egoeraren aurrean aurrekontu berriak zuten 593.000 pezetako defizita ikusita, udal ordezkariak beste behin Aldundiko atea jo zuten hauen inplikazioa lortu, edo gutxienez baliabide gehiago izatea ahalbidetuko zieten neurriak hartu zitzaizten.

*“Como ante la situación precaria porque atraviesa la Hacienda del Municipio vitoriano se hizo preciso al Ayuntamiento dirigirse a V.E. en demanda de recursos económicos con que atender a las necesidades de su presupuesto, y al propio tiempo de una mayor autonomía para el desenvolvimiento de su actuación que podía traducirse en la concesión de un concierto tributario similar al que el Estado tiene celebrado con esa Diputación”*³⁴⁷.

Aldundiak bere aldetik defizit egoera zirkunstantzien, bereziki langabezia krisiaren, ondorio zela uste zuen, horregatik laguntzak ezin izango ziren 1934tik harago luzatu. Gainera Gestorako kide eta Aldundiko ogasun teknikariek, 1931tik Hiriburuak lan krisiaren eraginez zituen gastuei aurre egiteko udalari urteko hainbat diru laguntza ematen

³⁴⁴ Langabeziaren aurkako kutzari dagokionean, bere funtzionamendua Bizkaian aurrera eramane zen langabezia subsidioen pareko izatea pentsatzen zen. Honen berri, hurrengo atalean, Bizkaia ingurukoan, izango dugu. A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 822, Zenbakia 21.

³⁴⁵ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 6795, Zenbakia 33.

³⁴⁶ PABLO, Santiago de (1989), *La Segunda República en Álava. Elecciones, partidos y vida política*, pp. 604-605.

³⁴⁷ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 6812, Zenbakia 12.

zizkiotela adierazi zuten. Urte hauetan zehar Aldundiak Udalarari lan krisiari aurre egiteko eskainiriko salbuespeneko diru laguntzek 198.491,70 pezeta batzen zituzten³⁴⁸.

Diputazioak Hiriburuari emandako beste laguntza batzuen artean eskolak eraikitzeke plana aurkitzen zen. Honen bitartez Diputazioak lanen %50 ordaintzen zuen (1932ko Abenduaren 22ko legea jarraituz, eskolen eraikuntzaren %50a Estatuaren esku geratu zen, lurrak lanak aurrera eramaten ziren udalerrak jarri behar zituen bitartean), proiektatuta zeuden 7 eskolen aurrekontua eskolako 29.995,33 pezetakoa izanik³⁴⁹. Eskola hauetaz gain Frantzia kalearen inguruan 1935ean inauguratu zen Samaniego Eskola Taldea ere diruz lagunduko zuen, eraikuntza lanen zenbatekoa 1.006.592,12 pezetakoa izanik. Irailean Aldundiak eskolak eraiki eta lan krisiari aurre egiteko erabili zitezkeen bestelako obra publikoak (errepideak batez ere) aurrera eramateko 6.091.058,08 pezetako ez ohiko aurrekontu bat onartu zen (4.891.058,08 pezeta eskolen eraikuntzarako eta 1.200.000 pezeta bestelako lanetarako). Plan hau aurrera eramateko Diputazioak Probintziako Aurrezki Kutxari 3.645.529,04 pezetako mailegu bat eskatu zion³⁵⁰.

Komunikazio bideei zegokionean, Aldundiak hainbat errepide eraiki zituen baita ere bere aldetik, lan hauen aurrekontua 137.241,42 pezetakoa izanik. Baina proiekturik nabarmenena Mekolalde-Gasteiz trenbidearen elektrifikazioa zen. Zentzu honetan, lanak ahalik eta bizkorren aurrera eramateko helburuarekin Araba eta Gipuzkoako aldundiak berreskuratu zitezkeen aurrerakin bat errazteko prest azaldu ziren³⁵¹. Helburu honekin 1933ko azaroan prestatuturiko Ohiz Kanpoko 2.150.000 pezetako aurrekontu hau proiektu honetara (2.000.000 pezeta) eta Urbina-Otxandio trenbide adarra eraikitsera (150.000

³⁴⁸ Aldundiak Hiriburuko Udalarari eskainiriko salbuespeneko laguntzak ondorengoak izan ziren; Langabetuen jantokietara zuzenduriko 75.000 pezetak. 1932an langabetuei asistentzia eskaintzeko helburuarekin irekiriko harpidetzako 10.000 pezetak, urte horretan zehar guztira 90.000 pezeta eskainiz. Urte berean, langabetuei aldi baterako kolokazio bat eskaintzea zuen Ulibarriko Gaina-Olleros Errepideren eraikuntzarako emandako 40.000 pezetak. Aretxabaletako trenbide pasagunearen (Gasteiz-Errioxa Errepidea) eraikuntzarako emandako 58.491,70 pezetak A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 6812, Zenbakia 12.

³⁴⁹ 7 eskolak ondorengoak ziren: Jungitu, Monasterioguren, Zuazo, Subillana, Gometxa, Gaztelu eta Berrostegieta. A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 6812, Zenbakia 12.

³⁵⁰ ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomikoa eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937), Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, p. 342 eta, LADRÓN DE GUEVARA, Ernesto (2000), *La conformación del sistema educativo en Álava (1860-1936). Centralización y foralismo*, Arabako Foru Aldundia, Gasteiz, pp. 222-225.

³⁵¹ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 6812, Zenbakia 12.

pezeta) zuzendu zen. Elektrifikazio lanak aurrera eramateko aurrerakina, Gipuzkoako Aurrezki Kutxa Probintzian eskuraturiko mailegu baten bitartez finantzatu zen³⁵².

Obra plan hauek eskuan, gestore berriek argi laga zioten Gasteizko Udaletxeari, herri lan desberdinak aurrera eraman eta hauekin laguntzeko prest bazeuden ere, ez zituztela bestelako aportazio edo kontzesioak begi onez ikusten. Batetik Aldundiko egoera finantzario kaxkarra ez bazen ere, politika honek egoera okertu bai zezakeen. Bestetik, Gestoreen aburuz Gasteizek baino lan krisi gogorragoa (proportzioan behintzat), pairatzen zuten udalerriak zeudelako eta erabaki honek aurrekari bat sortu zezakeelako. Dena den Udalak bizi zuen defizit egoerari aurre egiteko 225.000 pezetako laguntza bat emateko prest agertu ziren, helburu horrekin ohiz kanpoko 350.000 pezetako aurrekontu bat garatuz. Beste 125.000 pezetak antzeko egoera bat bizi zuten probintziako beste udalerrri batzuen egoera arintzeko erabili zitezkeelarik³⁵³. 1934ko abenduan Gasteizko Udalak bere hiriburu izaeragatik Aldundiaren eskutik diru laguntza finko bat jasotzea eskatu zuen, obra eta udal zerbitzu desberdinak aurrera eramateko erabiliko zena. Lanen izaerari dagokionean, orokorrean herri hauetan; bideen gaineko konponketa, eskolak eta ur hornidurarekin erlazionaturiko obrak nabarmendu ziren.

Herri lan desberdinak aurrera eramateko Aldundiaren eskutik diru laguntzak lortu zituzten beste udalerrrien artean Arabar Errioxan kokatzen zirenak nabarmentzen dira (Guardiakoa barrutia). Bertan egoera, krisi ekonomikoaren ondorio baino gehiago, aurreko urteetako uzta txar eta landa munduko gorabeherekin loturik zegoen. Bastidako kasuan, goian aipaturiko 125.000 pezetatik jasotako 9.500 pezetak epe laburreko konponketa eta eraikuntzetara zuzendu ziren, non momenturik gorenean 47 langabetuk jardun zuten³⁵⁴.

“Y resultando que este municipio (de Laguardia), dado el estado en que se encontraba el vecindario por la escasez de trabajo y la pérdida tan considerable de la última cosecha, se vio en la necesidad de invertir casi la

³⁵² LARRINAGA, Carlos (2013), *Diputaciones provinciales e infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo XX (1900-1936). El caso Guipuzcoano (puertos, ferrocarriles y carreteras)*, pp. 270-272 eta, ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomikoa eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937), Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, p. 343

³⁵³ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 6812, Zenbakia 12.

³⁵⁴ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 6262, Zenbakia 5, eta A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 10010, Zenbakia 46.

*totalidad de sus fondos municipales, en facilitar a los obreros trabajo para remediar sus calamidades y raciones de pan para aquellos que por su avanzada edad y estado de salud, no podían ocuparse en los trabajos que se han llevado a cabo, (...) habiéndose invertido hasta el momento 12.958,32 pesetas... ”*³⁵⁵.

Probintziako industria guneei zegokionean, Gasteizekin batera Amurrio nabarmentzen da. Bertako enpresek ere krisiaren ondorioak era nabarmenean sufritu zituzten, honek zekarren langabeziaren hazkundearekin. Tren bagoien eraikuntza eta eraldaketan espezializaturiko Mariano Corral Enpresak, 125 langile kaleratu behar izan zituen besteak beste. Testuinguru honetan, Udalak langabetu hauei aldi baterako kolokazioa eskaintzen zien hainbat lan hasi zituen, Aldundiaren diru laguntzetaz baliatuz³⁵⁶.

Aldundiak hainbat zerga salbuespen onartu zituen 1934ko udan zehar. “*De los impuestos de Derechos Reales y Timbre en todos los actos y contratos referentes a sociedades industriales para establecimiento y explotación de industrias nuevas que no tengan similares en la provincia*”³⁵⁷. Bost urteko epea zuen plan honek, ekimen pribatua sustatu eta era horretan lan krisiari aurre egitea zuen helburu³⁵⁸. Aurrerago urritik aurrera, sei hilabeteko epean (Hasiera batean lanak hasteko azken eguna 1935eko martxoaren 31an ezarri bazen ere, aurrerago 1936ko uztailaren amaierara pasa zen) eraikin berri baten obrak hasten zituzten norbanakoak, ondorengo 5 urteetan Lurralde Kontribuzioa ordaintzetik salbuestea onartu zen³⁵⁹. Laguntza hauetaz baliatzeko langileen %75a Araban erroldaturik egon beharko zen³⁶⁰.

³⁵⁵ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 10010, Zenbakia 46.

³⁵⁶ Lan hauek bide desberdinen konponketa eta saneamenduak oinarriturik egon ziren eta 19.458,86 pezetako aurrekontu bat izan zuten. A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 827, Zenbakia 24.

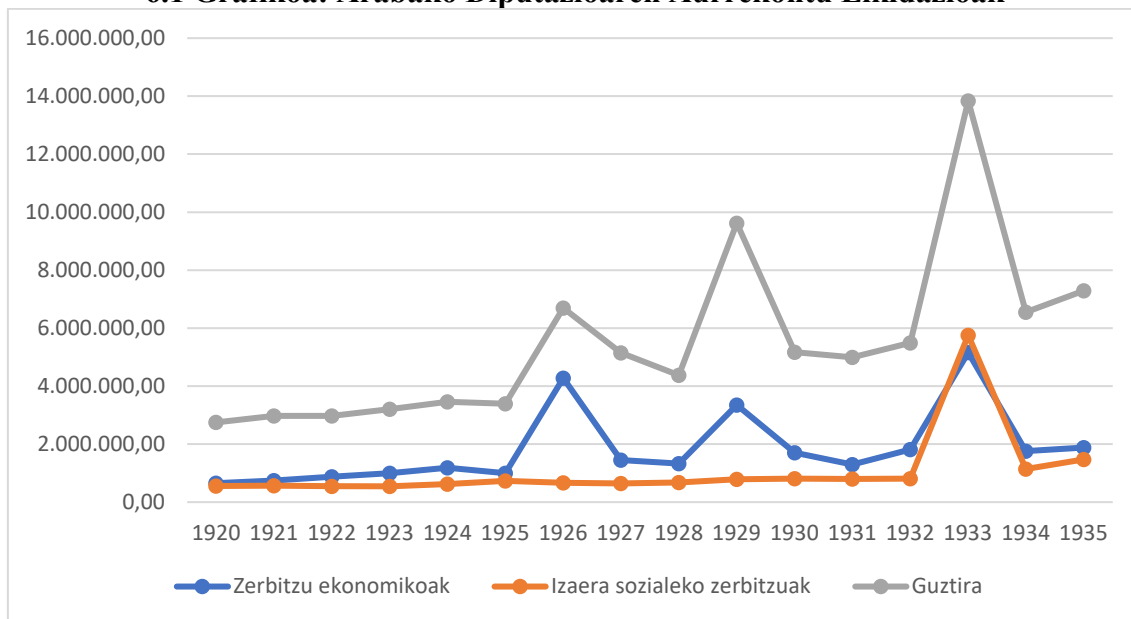
³⁵⁷ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 1247, Zenbakia 13.

³⁵⁸ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 11589, Zenbakia 7.

³⁵⁹ Lurren salerosketaren gaineko zerga ordainketatik ere salbuetsirik geratzen ziren eraikinaren jabeak, baita hauen salmentaren gaineko ordain-beharrez. Arabako Probintziako Boletín Ofiziala (1934). “Comisión Gestora de la Excma. Diputación de Álava. Don Antonio de Echave-Susaeta y Pedroso, abogado y secretario de la Excma. Diputación Provincial de Álava”, *Arabako Probintziako Boletín Ofiziala*, 1934ko irailaren 22a, 14. Zenbakia.

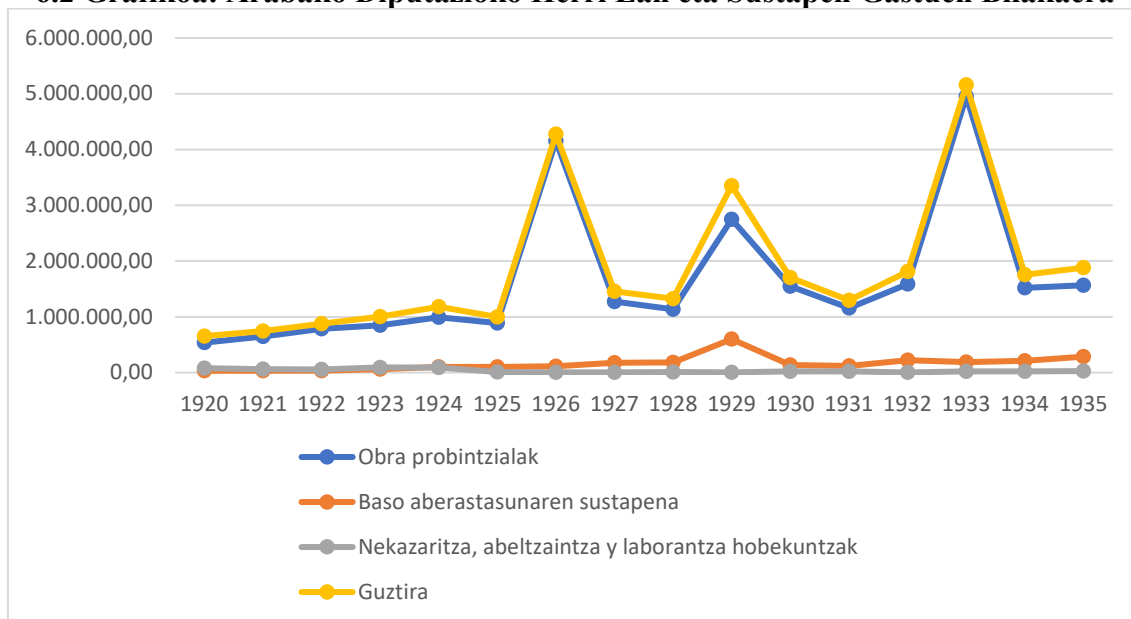
³⁶⁰ Lurren salerosketaren gaineko zerga ordainketatik ere salbuetsirik geratzen ziren eraikinaren jabeak, baita hauen salmentaren gaineko ordain-beharrez. Arabako Probintziako Boletín Ofiziala (1934). “Comisión Gestora de la Excma. Diputación de Álava. Don Antonio de Echave-Susaeta y Pedroso, abogado y secretario de la Excma. Diputación Provincial de Álava”, *Arabako Probintziako Boletín Ofiziala*, 1934ko irailaren 22a, 14. Zenbakia.

6.1 Grafikoa: Arabako Diputazioaren Aurrekontu Likidazioak



Iturria: Autoreak egina ondorengo datuak erabiliz: ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomiko eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937). Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena.*

6.2 Grafikoa: Arabako Diputazioko Herri Lan eta Sustapen Gastuen Bilakaera



Iturria: Autoreak egina ondorengo datuak erabiliz: ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomiko eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937). Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena.*

1935ean Aldundia, lan krisiari aurre egiteko Gobernu Zentralak prestaturiko poltsetatik funtsak eta hainbat prima lortzen saiatu zen. Aurreko urtean herri desberdinek aurrera eramane lanekin jarraitu eta tamaina handiko hainbat obra publiko garatzeko helbururekin. Langabeziaren Aurkako Junta Nazionalera bidalitako proiektuak lau izan ziren: 1) Herrerako Portuko Turismo Paradorea (Errioxako Behatokia delakoan kokaturik), 2) Estibalitzeko Haurren Prebentorioaren handitze lanak, 3) Arabako Guardia

Zibilarentzat Etxe-Kuartel baten eraikuntza, 4) Goardia inguruan tuberkulosi gaixoentzat eraiki beharreko sendategiaren eraikuntza lanak³⁶¹. Paradorea zegokionean, Aldundiak lanen %50a Estatuak, Langabeziaren Aurkako Junta Nazionalaren bitartez ordaintzea nahi zuen. Helburu horrekin obrak 1937 hasi aurretik amaitzeko konpromisua hartzen zuelarik³⁶².

6.1 Taula: Herrerako Portuko Aterpetxe-Paradorearen Proiektua

Langile kopurua	Egunsari kantitatea	Egunsarien zenbatekoa	Egunsariak guztira	Arkitekturaren ordainsaria	Lanen zenbatekoa
30/40	7.081	11pzta	77.891pzta	8.847,35pzta	159.962,38pzta

Iturria: Egileak egina ondorengo datuak erabiliz; A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 12073, Zenbakia 7.

Paradorearen obrak aurrera eramanez ez baziren ere, sendategiaren eraikuntza lanak azkar hasi ziren. Kokapen desberdinak aztertu ondoren, eta eztabaida desberdinak tarteko Lezako herria aukeratu zen azkenean³⁶³. Obrak aurrera eramateko 1929ko zor jaulkipenetik geratu ziren tituluetaz baliatu ziren³⁶⁴. Dena den 1934an hasi eta 1935ean amaitu ziren lan hauek ustelkeria eta korrupzio zantzuez ingurutatik egon ziren hasieratik. Arabar ezker indar eta probintziako euskal nazionalisten ordezkarietzat, Lezako Sendategia Gobernu Zentrala zipriztindu zuen estraperloaren hauziaren Arabar bertsioa izan zen. Oposizioak, Gestora eta batez ere bere Presidenteari, Komunio Tradizionalistekin bere politika hitzartzea eta probintziako bizitza politiko eta administratiboaren gainean jauntxokeriaz jokatzeko leporatu zioten. Honetaz gain ez ziren falta izan bere gestioak Aldundiaren ogasunean izan zitezkeen ondorioen inguruko iritzi eta kritikak falta izan³⁶⁵. Sendategiaren kasuan, hasiera batean ideia Aldundiak Estatuaren

³⁶¹ Hasiera batean, lehen proiektuaren arabera Sendategia 25 txaletek osatuko zuten. A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 181, Zenbakia 4.

³⁶² Paradorea zegokionean, eraikuntzak estilo alpinoa eta euskalduna nahasten zituen. Hiru solairuko altura bat zuen. solairu nagusian arrera, egongela, gizon zein emakumeentzat komunak eta garajea kokatzen ziren (guztia klima hotzetako eredu jarraituz dekoraturik). Lehen solairuan 6 logela aurkitzen ziren, bakoitza ohe bikoitz batekin (hau 2 literengatik ordeztu bazitekeen ere, beste herrialde batzuetako mendi aterpetxeetako estiloa jarraituz). Behe solairua zerbitzuei zuzendurik zegoen bitartean, sukaldea eta langileen logeak gain galdara ere bertan kokatzen zen. Azken honek neguan kanpoan 0 gradu zeudenean, barne tenperatura 22 gradutan mantentzeko ahalmena izan behar zuen.

³⁶³ A.L.H.A., Actas Comisión Gestora de 24 marzo a 2 de junio de 1933, Proyecto de construcción del Sanatorio Antituberculoso, pp. 313-315, eta Actas Comisión Gestora del 20 de Octubre de 1934 a 23 de febrero de 1935, Escrito proponiendo modificación acuerdo gestora del 20 de octubre sobre propiedad del edificio dedicado a Leza, pp. 178-179 besteak beste.

³⁶⁴ ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomikoa eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937), Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, p. 344.

³⁶⁵ PABLO, Santiago de (1989), *La Segunda República en Álava. Elecciones, partidos y vida política*, pp 229-231 eta 643-644.

laguntzarekin eraiki eta era publikoan gestionatzea bazen ere, 1934ko maiatzean proiektua eraldatzea adostu zen. Era honetan Gestorak, Luis Doraoren laguna zen Alfredo Rodríguez Antiguedadek zuzenduriko enpresaren esku laga zituen lurak, eraikuntzaz eta ondorengo ustiaketa arduratu zedin. Hilabete gutxi batzuen buruan, Diputazioak bere menpeko gaixo eta txiroen gaineko atentzioa enpresa berari kontratatu zion eta aurrerago sendategia enpresa honi erosten bukatu zuen³⁶⁶.

Frente Popularreko Gestora (1936ko martxoaren 25a-1936ko uztailaren 18a).

Espaniar Estatuko presidentea aukeratzeko otsailean ospaturiko hauteskundetan, Frente Popularraren barnean zihoazen ezker indarrak atera ziren garaile. Gobernu zentral berriaren iritsierarekin Aldundiko Gestora ere berregin zen hurrengo hilabetean zehar, presidente kargua, Lehen Biurtekoan zehar agintean egon zen Teodoro Olarteren esku geratu zelarik berriro. Dena den hilabete gutxiren buruan lehertu zen Gerrak, gobernu honen eta bere Presidentearen amaiera suposatu zuen³⁶⁷.

Apirilean, Gestora berriko Langabeziaren Arazoaren Konponketarako Komisioa bere bilerak ugaritzen hasi zen. Egoerari aurre egiten lagundu zezaketen herri lan desberdinen proiektuak garatu eta hauek errealizatzeko baliabideak eskuratzeko helburuarekin. Honekin batera, langabetu kopuruaren kontrola eta hauei lan aukerak eskaintzea ahalbidetuko luketen erregistro eta Kolokazio Bulego Probintziala sortzen saiatu ziren. Probintziako Lan Delegaritzak prestaturiko aurrekontuaren arabera, Bulegoaren funtzionamenduaren kostua 7.000 pezetakoa zen urteko³⁶⁸. Apirilaren bukaeran jada Probintziako Kolokazio Bulegoa, lurraldeko herrietan aurrera eramane zitezkeen obra publiko desberdinak aztertzen zebilen³⁶⁹. Hilaren 11an, izaera berezia eta ordezkari politiko, sindikalista, enpresari, bankari eta agente desberdinen parte hartzea izan zuen bilera bat ospatu zen Aldundiko eraikinean. *“Asistieron 37 alcaldes alaveses*

³⁶⁶ RIVERA, Antonio (2013), *La utopía futura: Las izquierdas en Álava*, p. 251 eta ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomikoa eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937), Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, p. 344.

³⁶⁷ PABLO, Santiago de (1989), *La Segunda República en Álava. Elecciones, partidos y vida política*, p. 712, eta ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomikoa eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937), Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, p. 339.

³⁶⁸ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 824, Zenbakia 5.

³⁶⁹ A.L.H.A., Agiritegia, Agiritegi Historikoa, Kaxa 7399, Zenbakia 4.

*representantes en Cortes, de las fuerzas vivas, Diputación, Ayuntamiento, Banca privada y obreros y patronos, designándose una comisión, que actuará con carácter permanente, para estudiar todos los proyectos viables que puedan resolver tan grave problema”*³⁷⁰.

Aurreko Biurtekoko Komisio Gestora, 1931ko Azaroaren 27ko Langileen Kolokazioaren Legea eta 1932ko Abuztuaren 6ko langile Kolokazio, Erregistro eta Bulegoen Dekretu zein Araudia betetzearen aurka azaldu zen. Horretarako Kolokazio Bulegoaren sostenguak zekartzan gastuak Kupoan jasotzen ez zirela eta probintzia kontzertatuak Lege hau betetzera derrigorturik aurkitzen ez zirela adierazi zuen, Gestora Berriak kontrako ideia bazuen ere. Lege hauste, edo hobeki esanda ez betetze honek, izan ere Alderdi berdinen esku zegoen Gobernu Zentralak ez zituen hau betetzera derrigortu, arrazoi desberdinak izan zitzakeen³⁷¹.

Arrazoiak arrosi, Estatuak probintziako langabeziaren inguruan irudi erabat distorsionatu bat izatea ekarri zuen. Madrilek Arabako langabetu kopurua 500 pertsonatan kokatzen zuen, eskura zituen lurraldeko 27 udalerrietako datuak erabiliz, Probintziako Lan delegaritzak erraztuak izan zirenak. Arabako probintzia 77 udaletzez osatzen bazuten eta, Amurrio, Laudio, Samaniego eta Agurain bezalako herriak aipaturiko zerrendatik kanpo geratzen baziren ere. Errealitatean, langabezia datuetan jasotakoa baino hiru aldiz altuagoa zen, 1936ko maiatzean, Aldundiak eta Probintziako Lan Delegatuak eskura zituzten datuak erabiliz langabetuen kopurua 1.484 ingurukoa zela estimatu zuten, batez ere eraikuntza, nekazaritza eta egurraren industriatik zetozenak³⁷².

“En viaje que recientemente hizo a Madrid designado por la comisión pro-resolución del paro obrero, el gestor que suscribe pudo informarse en el Ministerio de Trabajo, (...) y así se da el caso de que las cantidades que han correspondido a esta provincia han sido mucho más reducidas que las que en justicia le corresponden, porque las oficinas de colocación obrera, registros y bolsas de trabajo habían sido anuladas por el cacicato o la desidia

³⁷⁰ Editoriala (1936), “En la Diputación se celebró esta mañana una magna asamblea para estudiar soluciones al paro obrero y crisis industrial”, *La Libertad*, 1936ko apirilaren 11, 14.119. zenbakia, p.1. eta A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 824, Zenbakia 13.

³⁷¹ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 824, Zenbakia 45.

³⁷² *Ibidem*.

*de quienes se llamaron autoridades en el nefasto bienio tan propiamente llamado negro”*³⁷³.

Kolokazio Bulego probintzial baten eta langabetu estatistiken existentzia ezak ondorio negatiboak izan zituen Estatuaren (Langabezia Junta Zentralaren eskutik) diru laguntzak jasotzeko orduan. Izan ere lan krisiari aurre egiteko Madrilek prestatutako laguntzak, probintzia bakoitzeko langabetu koefizientea kontuan izanik era proportzionalean banatzen bai ziren teorian. Datuak errealitatean baino baxuagoak izatean, legez zegozkionak baino diru kantitate txikiagoak jasotzen zituelarik. Hala ere kontuan izan behar dugu, Estatu mailan langabetu estatistika zehatzak eskaini zituzten probintziak ugariak izan ez zirela³⁷⁴.

Gestora berriak, langabeziari aurre egitearekin batera probintzian bizi zen langile etxeen arazori aurre egin nahi izan zion. Horretarako 2.500.000 pezetako proiektu bat prestatzeari ekin zioten, 300 etxebizitza berri eta 1.500 pertsona hartuko zituztena. Obren langabetu absortzioari zegokionean, erakuntzaren langileez gain, lantegi eta harrobietan jardun ohi zuten langileetan eragingo zuen, helburu horrekin posible zen kasuetan lanak Arabar jatorria zuten lehengai eta produktuez hornituko zirelarik. Etxebizitza berriak, Hiriburuan eraiki gabe aurkitzen ziren orubeetan edo gutxieneko osasun eta higiene baldintzak betetzen ez zituzten lekuan jaso ahalko ziren. Etxebizitza eskasia izan zezaketen probintziako beste udalerrietan etxe ekonomikoak garatzeko aukera jaso zen baita³⁷⁵.

Edifizioak ahalik eta prezio baxuenean eraiki ahal izateko, Aldundiak eta Gasteizko Udalak, era guztietako zergetatik libratu beharko zituzten lurren erosketa eta eraikuntza berriak. Lanen finantzaketa, obligazioen jaulkipenaren bitartez eramango zen aurrera, Aldundiaren eta Gasteizko Udalaren garantia izango zuten eta 50 urtetik gorako amortizazio epe bat. Etxebizitzen jabetza Hiriburuko Udala eta Aldundiaren esku geratuko zen eta etxaldean administrazioa Udal eta Probintziako Aurrezki Kutxek antolaturiko doako zerbitzuaren bitartez eramango zen aurrera. Etxe hauetan bizi ahal izateko betebeharren artean Hiriburuan (edo herrietan) gutxienez 10 urtez bizitzen egotea

³⁷³ A.L.H.A , Agiritegi Historikoa, Kaxa 824, Zenbakia 45.

³⁷⁴ Informazio gehiagorako, ikusi: SUÁREZ, Patricia (2017), “El desarrollo de un nuevo marco laboral durante la Segunda República en España: El Servicio Central de Colocación y Defensa Contra el Paro”, pp. 1-22.

³⁷⁵ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 981, Zenbakia 12.

beharrezkoa izango zen. Dena den guzti hau gestionatu ahal izateko higiezin agentzia bat (Sociedad Inmobiliaria Popular Alavesa), sortzeko aukera aztertu zen baita³⁷⁶.

Lana galtzen zuten errentarien egoera ere aztertu zen. Hauek, beren egoeraren ondorioz errenta bi hilabetez jarrian ordaintzeari lagatzen zioten kasuetan, etxaldean etekinean eragin ez zezan, pisua laga beharko zuten (etxebizitza bakoitzaren eraikuntza kostua 9.000 pezeta inguruan kokatu zen, errenta 30-40 pezetatan ezarri zen bitartean). Dena den, langileei zuzenduriko etxe ekonomiko/sozialak zirenez, eta lan krisia kontuan izanik, kasu hauentzat espresuki prestatutako aterpetxe eta errentarik gabeko etxebizitzak eraikiko ziren³⁷⁷.

Etxebizitzak eraikitzeko proiektu hau eta etor zitezkeen beste batzuk garatu eta onartzen ziren bitartean, ahalik eta denbora eperik laburrenean lan krisiari aurre egiteko helburuarekin Aldundiak 200.000 pezeta Hiriburuko Udalari, lan krisiari aurre egiteko politiken gaineko diru laguntza moduan, ematea erabaki zuen. Kantitate hau berehala eskuragarri izateko, Probintziako Aurrezki Kutxari aurrerakin bezala erraztea eskatu zitzaion³⁷⁸. Helburu honekin lanean zebiltzan, uztailean estatu Kolpeak eta ondoren etorri zen Gerrak hilabete gutxi batzuk lehenago osatu zen Komisio Gestora honen amaiera ekarri eta Aldundia Kolpisten esku geratzea ekarri zuenean³⁷⁹.

6.2 Langabeziaren aurkako azpiegituren sustapena eta bestelako neurriak Gipuzkoako lurretan

Krisiak Bizkaian bezain ondorio larriak izan ez bazituen ere, probintziako eredu industrial dibertsifikatuari esker hein handi batean, eragin nabaria izan zuen gipuzkoar industria eta ekonomiarengan³⁸⁰. Panorama honen aurrean, udal desberdin zein Diputazioak ekonomia aktibatzeko ahalegina egin zuten, herri lanetan inbertituz batez ere³⁸¹, era horretan

³⁷⁶ A.L.H.A., Agiritegi Historikoa, Kaxa 981, Zenbakia 12.

³⁷⁷ *Ibidem*.

³⁷⁸ A.L.H.A., Kaxa 6836, Zenbakia 8.

³⁷⁹ Altxamenduren inguruko perspektiba baterako, ikusi: UGARTE, Javier (1998), *La nueva Covadonga insurgente: orígenes sociales y culturales de la sublevación de 1936 en Navarra y el País Vasco*, Bibliotecas Nueva, Madrid.

³⁸⁰ LEGORBURU, Elena (1991), "La Industria Guipúzcoana Entre 1930 y 1936: Incidencia de la Crisis Económica", pp. 361-391.

³⁸¹ 10.3. eranskinean Gipuzkoako Aldundiko komisio gestora desberdinek II. Errepublikako urteetan zehar eraikitzea eztabaidatu zuten herri lanen zerrenda bat ikus dezakezue.

lantegien itxiera zein honek ekar zitzakeen liskar sozio-ekonomiko ezberdinak saihesteko helburuarekin³⁸².

Krisia beste leku batzuetan baino leunagoa izan bazen ere, langabetu kopuruak nabarmenki egin zuen gorantz II. Errepublikaren urteetan zehar. Langabezia tasa %15-20 bitartean mantendu zen urte hauetan zehar, siderometalurgian, eraikuntzaren industrian eta landa munduarekin loturiko jardueretan eragin zuen batez ere³⁸³. Lanik gabe aurkitzen ziren norbanako eta familien arreta udaletxeen esku geratu zen hein handi batean, derrigorrezko langabezia aseguratik edo bestelako zerbitzuak oso mugatuak izatearen ondorioz. Donostiako Udalaren kasuan, langabetu erregistro eta lan poltsak osatu eta doako janari eta ostatu zerbitzuak antolatu zituen. Dena den, bai Hiriburuan zein probintziako herri desberdinetan aurrera eramano politiken artean, lan krisiari aurre egitea helburu zuten obra publikoen garapenarena nabarmendu zen³⁸⁴. Aldundiari dagokionean, krisiari aurre egiteko herri lan proiektu desberdinak garatzeaz eta udalerriei hauek aurrera eramateko baliabideak eskaintzeaz arduratu zen batez ere.

Lehen Biurteko Komisio Gestora (1931ko apirilaren 22a-1934 otsailaren 8a)

Errepublikaren etorrerarekin osaturiko Aldundiko Komisio Gestorak, 1934ko hasiera arte iraun bazuen ere, egonkortasun falta nabari bat bizi izan zuen. PSOE, Euskal Abertzale Ekintza eta alderdi errepublikaren ordezkariak osaturiko Gestora honen lehen

³⁸² BARRUSO, Pedro (1996), *El Movimiento Obrero en Gipuzkoa Durante la II República. Organizaciones Obreras y Dinámica Sindical (1931-1936)*, pp. 51-77.

³⁸³ RORDRÍGUEZ José Antonio (1994), *Guipúzcoa y San Sebastián en las elecciones de la II República*, Instituto Dr. Camino, Donostia, PP 29-33, MIRALLES, Ricardo (1988), “La crisis económica de los años treinta en el País Vasco”, pp. 277-300, eta ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomiko eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937). Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, pp. 429-430

³⁸⁴ URMENETA Xabier eta MARKEZ, Iñaki (2013), *Fernando Sasiain Brau. Donostiako alkate errepublikanoa: historiaren ahanztura*, Ekimen, Bilbo, pp. 73-90.

presidentea, José Trecu³⁸⁵ izan zen, 1932ko uztailaren erdian kargua utzi eta Luis Castrok³⁸⁶ ordeztu zuena³⁸⁷.

Gestorak, agintera iritsi bezain laster, obra publikoak lan krisiari aurre egiteko erabiltzeari ekin zion. Politika honen barnean langile ugari langabezian eta proiektaturiko herri lanak aurrera eramateko zailtasun ekonomikoak zituzten udaletxeei hauek aurrera eramateko baliabideak eskaini zizkieten.

*“La Comisión Gestora, a propuesta del señor De los Toyos, acordó en principio, que se abone al Excmo. Ayuntamiento de Irún el tercer plazo, correspondiente a la Excma. Diputación, referente a las obras de variante de travesía de aquella ciudad, en atención a que, de no hacer este anticipo, el citado Ayuntamiento se vería obligado a suspender la ejecución de las obras, por no disponer de recursos económicos, con lo cual se agudizaría la crisis del trabajo en la provincia, que esta Comisión está en el deber de evitar, por cuantos medios tenga a su alcance”*³⁸⁸.

Komunikabideen hobekuntza eta eraikuntza lanak, zeinen artean auzo bide eta kaleen inguruko obrak nagusitu ziren, Aldundiak (udaletxeekin batera) lan krisiari aurre egiteko erabilitako herri lan ugariena izan ziren. Irun, Errenteria edo Eibar bezalako udalerrri

³⁸⁵ José Trecu Irigoyen politikari gipuzkoarra, Bergarako barrutiko diputatu probintziala 1901. Urtean. Lehen Biurteko Komisio Gestorako presidentea eta errepublikar federalen ordezkaria izan zen bertan. Donostiako Hitzarmena sinatu zuen norbanakoetako bat izan zen 1930eko otsailaren 24ean. Euskal Estatuaren aldekoa izanik Euzko Ikaskuntzak prestaturiko aurreproiektuaren prestaketan parte hartu zuen. Auñamendi Entziklopedia (2018), *Trecu Irigoyen, José de*, Auñamendi Entziklopedia (on line), (Kontsulta data: 2018ko Irailaren 23a), Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/trecu-irigoyen-jose-de/ar-136048/>

³⁸⁶ Luis Castro Casal Tolosan jaio zen 1880an. Filosofia eta letretan eta zuzenbidean lizentziatua, ikasketak bukatu ondoren abokatu bezala hasi zen lanean bere sorterrian. Tolosako Zentro Errepublikarrek sortzaila, II. Errepublikaren iritsierarekin Probintziako Gobernadore Zibil izendatu zuten, eta aurrerago José Trecuk bere dimisioa aurkeztu ondoren Aldundiko Komisio Gestorako presidente. Guerra Zibilia lehertu ondoren Donibane Lohizunen babesa bilatu zuen. 1940an Donostiara itzultzean atxilotu eta Ondarretako kartzelan egun batzuk pasa ondoren aske geratu eta abokatu lanetara itzuli zen. GARMENDIA, Juan (2008), *Castro Casal, Luis*, Auñamendi Entziklopedia (on line), (Kontsulta data: 2018ko Irailaren 23a), Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/castro-casal-luis/ar-26935/>

³⁸⁷ Gestora hau osatu zuten kideak ondorengoak izan ziren: José Trecu, Luis Castro, José Sasiain, Juan Arratibel eta Gerardo Binabe errepublikarren, Juan de los Toyos, Cástor Torres eta Francisco Fernández sozialistek eta Ignacio Uria eta Francisco Unzueta EAEko kideek osatu zuten. 1933ko apirila eta urria bitartean EAE eta PSOEko kideek beren dimisio aurkeztu ondoren alderdi errepublikarretako ordezkari berriek bete zuten berain lekua. Informazio gehiagorako ikusi: RORDRÍGUEZ José Antonio (1994), *Guipúzcoa y san sebastian en las elecciones de la II República*.

³⁸⁸ Gipuzkoako Artxibo Orokorra (G.A.O.), Libro de Actas de la Diputación Provincial, Abril-Septiembre 1931, Sesión del 13 de mayo, p. 69.

industrialetan izaera honetako obra ugari planifikatu ziren ondorioz³⁸⁹. 1932an gainbehera ekonomikoak okerrera egin zuela ikusirik, probintziako udaletxe ugari herrietako langabetuei aldi bateko okupazio bat eskaintzeko asmoarekin auzo bide desberdinen eraikuntza proiektatu eta hasi zuten. Obra hauek bultzatu eta lanen hasiera epea laburtzeko asmoarekin Diputazioak, Errepideen Komizioaren bitartez obra hauetara zuzendu zitzaizkien baliabideak handitzeko formulak eta beren baliabide teknikoak eskaintzea adostu zen. Errepide eta bide hauek eraikitzeko ez ohiko aurrekontu bat prestatzea ere erabakiz³⁹⁰.

1932ko azaroa eta abendua bitartean eraikuntza prozesuan aurkitzen ziren, zein proiektaturik eta epe motzera hasi zitezkeen errepideen gaineko konponketa eta eraikuntza aurrera eramateko 2.773.590 pezetako ez ohiko aurrekontu bat onartu zen, Aurrezki Kutxari eskaturiko kreditu baten bitartez gauzatuko zena³⁹¹. Lan hauek langabetu kopuru nabarmen bat xurgatzeaz gain, gero eta ibilgailu gehiago jasotzen zituzten gipuzkoar errepideak hobetzeko balio izan zuten. II. Errepublikaren urteetan zehar probintziako errepide sareak garapen nabari bat bizi izan zuelarik³⁹².

Baina aldi baterako obra hauek langabetu guztiak xurgatu ezin zitzaizketenez, bestelako prestazio eta zerbitzuak eskaini eta hauek aurrera eramaten zituzten udalei laguntzea funtsezkoa zen, beren biziraupena bermatu eta gizarte arazoak ugaritzea ekiditeko. Testuinguru honetan Donostiako Udalak martxan zituen langabetuei zuzenduriko jantokien sostengatzean laguntzea adostu zen. *“Es de opinión de la Comisión suscribiente que la indicativa del Ayuntamiento de San Sebastián es digna y merecedora del apoyo*

³⁸⁹ Errenteria- Astigarragako Bentak auzo bidea edo Eibar-Elgeta batu behar zituena Aldundin berriak lan krisiari aurre egiteko aztertu zituen lehenen artean kokatzen dira. G.A.O., Libro de Actas de la Diputación Provincial, Abril-Septiembre 1931, Sesión del 21 de Mayo, pp. 87-90.

³⁹⁰ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación Provincial, octubre 1932-abril 1933, Sesión del 17 de Noviembre, pp. 62-63.

³⁹¹ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación Provincial, octubre 1932-abril 1933, Sesión del 15 de diciembre, pp. 108-110.

³⁹² Probintziako errepideen gaineko inbertsioak nabarmenki egin zuen gorantz 1900 eta 1936 bitartean, bilakaera honek Errepublikaren urteetan zehar jarraitu zuelarik. LARRINAGA, Carlos (2013), *Diputaciones provinciales e infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo XX (1900-1936). El caso Guipuzcoano (puertos, ferrocarriles y carreteras)*, p. 273, eta RODRÍGUEZ, José Antonio (2003), *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa.3/ 1833-1937*, pp. 164-178.

entusiasta de la Corporación provincial, pues tiende a aliviar la situación de los obreros sin trabajo, suministrándoles alimentos económicos o gratuitos según los casos”³⁹³.

Lan krisiari, bere arrazoiak eta honen ondorio sozialei aurre egiteko bideak eta konponbide integralak garatzeko helburuarekin arazo honi aurre egiteko Aldundiak erabili zitzakeen baliabideak aztertu eta Gestorari hauen berri emango zien komisió bat garatzea adostu zen 1931ko amaieran³⁹⁴. Komisióak gauzaturiko azterketen artean Langabezia Zerga bezala ezagutuko zen inpostu baten sorrera aurkitzen zen. Ikuskizun publiko, luxuzko produktu eta 50.000 pezetatik gorako errentetara aplikatu zitekeena³⁹⁵. Bestetik Bizkaian era esperimentalean abian jarri zen langabetuei zuzenduriko diru laguntza edo subsidioaren antzeko formula bat martxan jartzea aztertu zen baita ere. Laguntza hauek aurrera eramatea posible zen aztertzekeo Probintziako Produktoreen Liga, UGTko kideak, Merkataritza eta Nabigazio Ganbera, Industria Camera eta Federazio Patronalarekin bilera bat aurrera eramatea eta udaletxeei herri bakoitzean langabezien aurkitzen zirenen pertsonen kopurua erraztekeo eskatzea adostu zen³⁹⁶.

*"El señor de los Toyos propuso que todas las obras que estén proyectadas y acordadas por la Excma. Diputación, con cargo a los presupuestos provinciales, se lleven a cabo con la mayor urgencia y brevedad posible, con objeto de dar trabajo al mayor número de obreros parados, y que la Comisión Gestora se preocupe de activar todos los proyectos de obras que estén en periodo de tramitación, al objeto de que sean ejecutadas inmediatamente, toda vez que estamos en la obligación de promover por cuantos medios estén a nuestro alcance todas estas obras para contribuir a remediar la crisis de trabajo. Las manifestaciones del señor de los Toyos son aprobadas unánimemente por todos los señores Gestores"*³⁹⁷.

³⁹³ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación Provincial, Abril-Septiembre 1931, Sesión del 3 de junio, pp. 154-155.

³⁹⁴ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación Provincial, octubre 1931-abril 1932, Sesión del 17 de diciembre, p. 148.

³⁹⁵ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación Provincial, octubre 1931-abril 1932, Sesión del 21 de enero, pp. 225-228.

³⁹⁶ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación Provincial, mayo-septiembre 1932, Sesión del 1 de julio, p. 84.

³⁹⁷ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación Provincial, mayo-septiembre 1932, Sesión del 19 de mayo, p. 17, eta ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko*

Hala ere, langatu kopuru handiago bati eta probintziako ekonomiak (industria eta merkataritzan zentratuak), bizi zuen egoerari aurre egiteko proiektu eta obra konplexuagoak barne hartzen zituzten planak garatzea beharrezkoa zen. Hauen artean Pasaiako Portuak lehiakorragoa izateko aurrera eraman beharreko konponketak eta Donostian eraikitzea pentsatzen zen probintziako ospitale berria aurkitzen ziren.

“Es de suponer que, ante el anuncio de que se van a emplear obras de importancia en el puerto de Pasajes, y se inicien, probablemente, las del nuevo Hospital, intenten entrar en la provincia gran número de obreros que agravarán el próximo invierno el problema del paro, anulando los sacrificios que la Corporación provincial se ha impuesto para resolver aquel problema intensificando, en la medida que sus recursos le permiten, la ejecución de obras de carácter público y facilitando los medios para el retorno de obreros sin trabajo a los puntos de procedencia o naturaleza ” ³⁹⁸.

Langabetu gehiago Gipuzkoan sartzea ekiditeko, beren sorterrira itzultzeko bidaia ordaindu zitzaizkion itzulera oztopatu nahi zien Gestorak Gobernadore Zibilaren bitartez. Honetaz gain probintziako udalerriei zirkular bat bidali zitzaizkien, hauetan bizirauteko inolako baliabiderik gabe aurkitzen ziren norbanakoak bertatik bidaltzen saia zitezkeen, *“adopten en cada caso, las medidas que la discreción y su buen criterio les indiquen, dentro de sus atribuciones”* ³⁹⁹. Lan krisia larriago bilakatu eta bere konponbidea ezinezko bilakatzea ekiditeko helburuarekin .

Pasaiako Portuko lanei dagokionean hauek hiru helburu nagusi zituztela esan daiteke: eraikuntzaren sektoreko langabezia gutxitzen laguntzea, altzairuaren transformazioan jarduten zuten enpresak indartzea eta lurraldeko produktuek kanpo merkatuan izan zitzaizketen aukerak hobetzea. Pasaiako portua, bigarren mailako portu bat kontsideratzen zen, Bilbo eta Gijónekoaren parean, indar gutxikoa eta ordurarte diru laguntza eskasagoak jaso zituen. 1927an oraindik, ez zuen bidaiari dartsenarik eta dimentsio handiko itsasontziek sarrera debekaturik zuten, bokala dragatu eta beharrezko kai muturra

krisi ekonomiko eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937). Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena, p. 431.

³⁹⁸ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación Provincial, mayo-septiembre 1932, Sesión del 11 de agosto, pp. 186-187.

³⁹⁹ *Ibidem*, pp. 186-187.

eraikitzen ez ziren bitartean⁴⁰⁰. Portuaren gaineko gestioa, Estatuaren esku aurkitzen zen ordea, Aldundiak Administrazio Zentralaren inplikazioa lortu behar zuelarik lanak aurrera eraman ahal izateko⁴⁰¹.

Gauzatu beharreko lanen aurrekontua 45 miloi pezetatik gorako bazen ere, estimazio hau portura zuzenduko ziren kantitateetatik oso urrun zegoen. 1932an gobernu zentralak onetsiriko Estatuko portuak hobetzeko 23,5 miloi pezetako partidatik, 2,5 miloi Pasaiako portura joan ziren. Aldundiak bere aldetik 500.000 pezetako dohaintza bat egitea akordatu zuen⁴⁰². Bestetik, portuko erabiltzaileekin, urte batez tarifen zenbatekoa igotzea adostu zen eztabaida luzeen ondoren, portuaren sarrerak handitu eta hobekuntza gehiago egin ahal izateko helburuarekin, bide honetatik 400.000 pezeta eskuratuz. Horrela, urte honetan 3,4 miloi pezeta lortzera heldu ziren, 1932-1935 bitartean Pasaiako Portuan 8.575.000 pezetako inbertsioa eginez⁴⁰³.

Probintziako eta udaleko ospitalearen kasuan, bere eraikuntza hasteko arrazoi desberdinak zeuden: San Antonio Abad ospitalearen egoera kaxkarra, Gestore berriek zerbitzu publikoak garatzeko zuten interesa eta azkenik lan krisiari aurre egiteko tamaina honetako proiektu batek zuen garrantzia. 600 ohetik gorako ahalmena izan behar zuen ospitale honek, 8 miloi pezetako kostu bat izan zezakeela kalkulatu zen⁴⁰⁴. Lanak, 1934an hasi ziren azkenean, 1936ko uztailean, gerora Toraxaren eraikina bezala ezagutuko zenaren egitura nagusia eraikirik zegoen jada. Gerra ondoren urte askotan erdi abandonaturik egon ondoren, ospitaleak 50. hamarkadan ireki zituen bere atak azkenean⁴⁰⁵.

⁴⁰⁰ Pasaiako Portuak XIX. Mende bukaeratik 1936ra bitartean bizi izandako eraldaketan sakontzeko, ikus: ZURBANO, José Gabriel (1999), *El puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa (1870-1936)*. *Gestión y funciones económicas*, Doktoretza Tesia, Euskal Herriko Unibertsitatea.

⁴⁰¹ 1925ean, Pasaiako Portua Estatuaren esku egotera pasako da. Ondorioz bertan aurrera eraman beharreko konponketa eta hobekuntza lanak berari zegozkion. Hauek aurrera eraman beharrendo ondorioz Diputazioak behin eta berriz aurrerakinak eta bestelako formulak eskaini bazizkion ere.

⁴⁰² G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1931-abril 1932, pp. 115-118, 215-225, 239-240, eta Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1932, pp. 125-127, 162, 195-196.

⁴⁰³ LARRINAGA, Carlos (2013), *Diputaciones provinciales e infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo XX (1900-1936)*. *El caso Guipuzcoano (puertos, ferrocarriles y carreteras)*.

⁴⁰⁴ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1934sesión del 2 de agosto, pp. 121-127.

⁴⁰⁵ URMENETA Xabier eta MARKEZ, Iñaki (2013), *Fernando Sasiain Brau. Donostiako alkate errepublikanoa: historiaren ahanztura*, pp. 83-87.

Bi proiektu hauek aurrera eramateko 1932ko urrian ez ohiko aurrekontu bat garatzea erabaki zen. Obra hauen eta garrantzia txikiago bat zuten lan batzuk aurrera eramateko 7.350.268 pezeta behar ziren, partida hiru edo lau urtetan banatu bazitekeen ere. *“Por eso, es preferible solicitar de la Caja de Ahorros Provincial un crédito hasta el límite de la cantidad indicada, del cual podía disponerse a medida de las necesidades, y cuyos intereses se pagarían semestralmente con cargo al presupuesto ordinario, en las épocas que aquella Institución tiene fijadas para la liquidación de las cuentas de crédito”*⁴⁰⁶.

Aurreko bi obrekin batera, Gasteiz-Mekolalde (Bergara) trenbidearen elektrifikazioa, Gestora honek abian jarritako obra nabarmenen barnean aurkitzen zen. 1932an zehar, Gasteizen bilera desberdinak ospatu ondoren, Gipuzkoako Diputazioak 1.500.000 pezeta aurreratzeke konpromezua hartu zuen. Estatu Zentralak bere aldetik 1.600.000 pezeta aurreratuko zituen, tren makina elektriko berriak erosteko erabiliko zirenak⁴⁰⁷. Ondorengo urteetan zehar, nahiz eta Madrileko zein Aldundiko Gobernuak aldatu proiektuak aurrera jarraitu zuen.

Obra hauek eta herrietan aurrera eramane beharreko lanak eraikitzen hasi ahala, bertan jardun behar zuten langabetuak aukeratu eta kontratazioa arautzeko beharra suertatu zen. Donostiako Udalak bere aldetik 1933ko hasieran martxan zuen jada Hiriko Kolokazio Bulegoa. *“...la Oficina de Colocación obrera de San Sebastián, ruega que en todas aquellas obras y trabajos que directamente o indirectamente dependan de la Corporación y se efectúen dentro del término municipal de San Sebastián, se exija de sus ejecutores que recurran a aquella oficina en demanda de un tanto por ciento del personal obrero que necesite”*⁴⁰⁸. Aldundiak bere aldetik hainbat erabaki hartu behar zituen baita ere, batetik probintziako herrietako egoera ezagutu eta bere baliabideak beharren arabera banatzeko informazio eguneratua izatea komeni zitzaion, eta bestetik hainbat udaletzek eskatu bezala, berak sustaturiko lanetan kontratatu beharreko langabetuen ehuneko bat

⁴⁰⁶ Ospitalearen eraikuntzarako Diputazioak 5.375.000 pezeta adostu zituen. Tabako fabrika zaharraren erosketarako (Aldundiaren Bulegoen zabaltzea gauzatzeko) 1.475.268 pezeta eta Portuaren gaineko konponketen diru laguntza gauzatzeko 500.000 pezeta. G.A.O., Libro de Actas de la Diputación Provincial, octubre 1932-abril 1933, Sesión del 8 de octubre, pp. 3-5.

⁴⁰⁷ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1931-abril 1932, pp. 203, 229-231, 240-241, 257-259, 303-304.

⁴⁰⁸ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1932-abril 1933, sesión del 12 de enero, p. 181.

finkatzea posible zen aztertu behar zuen (momentuz kontratistek ahal zuten neurrian hainbat herritan osaturiko langabetu zerrendak erabiltzea eskatzen zitzaienten).

Guzti honetarako eta 1931ko Azaroaren 27ko Legea bete aldera Probintziako Kolokazio Bulegoa sortzea adostu zen urtarrilaren 27an⁴⁰⁹. Dena den Ofizinarekin osaketa eta martxan jartzea motela izan zen, ondorioz Gestora aldaketa eman zenean oraindik ez zituen Legeak jasotzen zituen eginbehar guztiak barneratu eta bere funtzionamenduak defizitarioa izaten jarraitzen zuten⁴¹⁰. Hala ere, hainbat erabaki eta dekretu garatzeko balio izan zuen. Otsailean bertan adibidez, Diputazioaren eta lan krisiaren ondorioak jasaten zituzten udaletxeen artean finantzaturiko obretan, kontratistari bertan jardun behar zuten langileen %70a gutxienez herriko langabetu zerrendatik (egonez gero) hartzeko beharra ezartzea adostu zen, beste %30a bere kriterioen menpe geratuz⁴¹¹.

Hilabete batzuk geroago, Aldundiak bultzaturiko eta langabetuak erabiltzen zituzten hainbat eraikuntza zibilen obretan emandako disfuntzioak ikusirik arkitekto probintzialak hainbat aldaketa proposatu zituen. Errepideetan aurrera eramaten ziren lanetan ia edozein langabetu erabili zitekeen bitartean, gehienek peoi lanak betetzen bai zituzten, eraikuntza zibilen kasuan bertan jarduten zuten askok espezializazio bat behar izaten zuten. Ondorioz herrietako lan poltsetan langileak bazeuden ere, ez zen horren ohikoa pertsonal trebatua aurkitzea. Testuinguru honetan Arkitekto Probintzialak lan hauetarako kontratatu beharreko langabetu kopurua %30era mugatzea eskatu zuen⁴¹². Azkenean kontratatu beharreko langabetuen ehunekoa ez zen aldatu, langileek aurrera eraman beharreko obran jarduteko ahalmen frogatua izan beharko zutela adierazi bazen ere⁴¹³.

⁴⁰⁹ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1932-abril 1933, sesión del 26 de enero, pp. 209-210.

⁴¹⁰ Hau esatean, kontuan izan behar dugu Bulegoa martxan jartzeko orduan, hurrengo atalean aztertuko dugun Bizkaiko Aldundia hartu zela eredutzat. Gipuzkoakoak, Bizkaiko Bulegoak baino baliabide gehiago izan bazituen ere, hauek mugatuak izaten jarraitu zutelarik. G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1934-abril 1935, sesión del 23 de febrero, p. 234.

⁴¹¹ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1932-abril 1933, sesión del 23 de febrero, p. 255.

⁴¹² G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1933, sesión del 1 de junio, pp. 85-87.

⁴¹³ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1933, sesión del 29 de junio, pp. 119-120.

Bigarren Biurteko Komisio Gestora (1934ko otsailaren 8a-1936 urtarrilaren 6a)

Gobernu Zentrala aukeratzeko hauteskundeetan Alderdi Errepublikar Erradikala eta eskuin alderdiak gailendu ziren. Ondorioz Gestora berria Alderdi Erradikaleko ordezkarien esku geratu zen, Presidente kargua alderdi bereko José Julián Bellidoren esku geratuz⁴¹⁴. Gobernu probintzial berriak, aurreko taldeak abian laga zituen hainbat proiektuekin jarraitu zuen hala nola Mekolalde-Gasteiz trenbidearen elektrifikazio eta ospitale probintzialaren lanak. 1933an probintzian bizi izandako uholdeak berriz eman zitezten saihesteko, Irun, Errenteria eta Donostiako Udal eta Madrileko Gobernuarekin batera defentsa lan desberdinen proiektuak garatu eta onartu ziren (Estatuak lanen %75a eta Aldundiak %25 hartu behar zuten beregain)⁴¹⁵. Bestetik Irungo Aireportua eraikitzeke saiakerak egon ziren baita, baina Aeronautikako Zuzendaritza Orokorrak lehen bi txostenak atzera bota izanak 1930etik zetorren proiektua nabarmenki moteldu zuen⁴¹⁶.

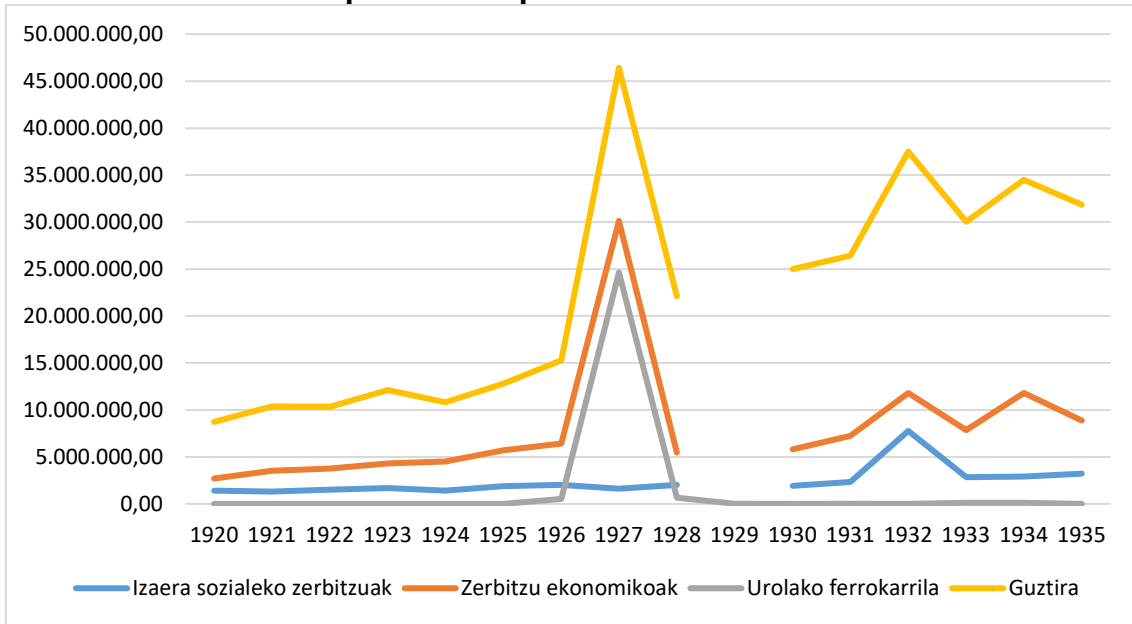
Orokorren lan krisiari aurre egiteko herri lan eta obra desberdinez baliatzen jarraitu zuten. Hein handi batean krisia Bizkaian bezain sakona ez izatean Gipuzkoako ogasunak ez zuen estualdi nabaririk bizi izan, ondorioz beren ikuspegi ideologikoa jarraituz, beste edozein politikaren gaintik defizitaren kontrola kokatuko ohi zuten agintari berriek (Hurrengo atalean, Bizkaiaren kasuan ikusiko dugun bezala), ez zuten horrelakorik egin beharrik izan. Biurtekoan zehar onartu zen mailegu bakarra, Gasteiz-Mekolalde arteko trenbidearen elektrifikazio lanetarako Estatuari entregatu zitzaion 2.225.183,03 pezetako aurrerakinarena izan zen.

⁴¹⁴ Gobernadore Zibilak aukeraturiko Gestora berria 5 erradikalek, 4 errepublikar independentek eta erradikal sozialista batek osatu zuten Gipuzkoako kasuan. GRANJA, José Luis de la (2008), *Nacionalismo y II República en el País Vasco. Estatutos de autonomía, partidos y elecciones. Historia de Acción Nacionalista Vasca, 1930-1936*, pp. 475-476.

⁴¹⁵ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1934 sesión del 2 de agosto, p. 141.

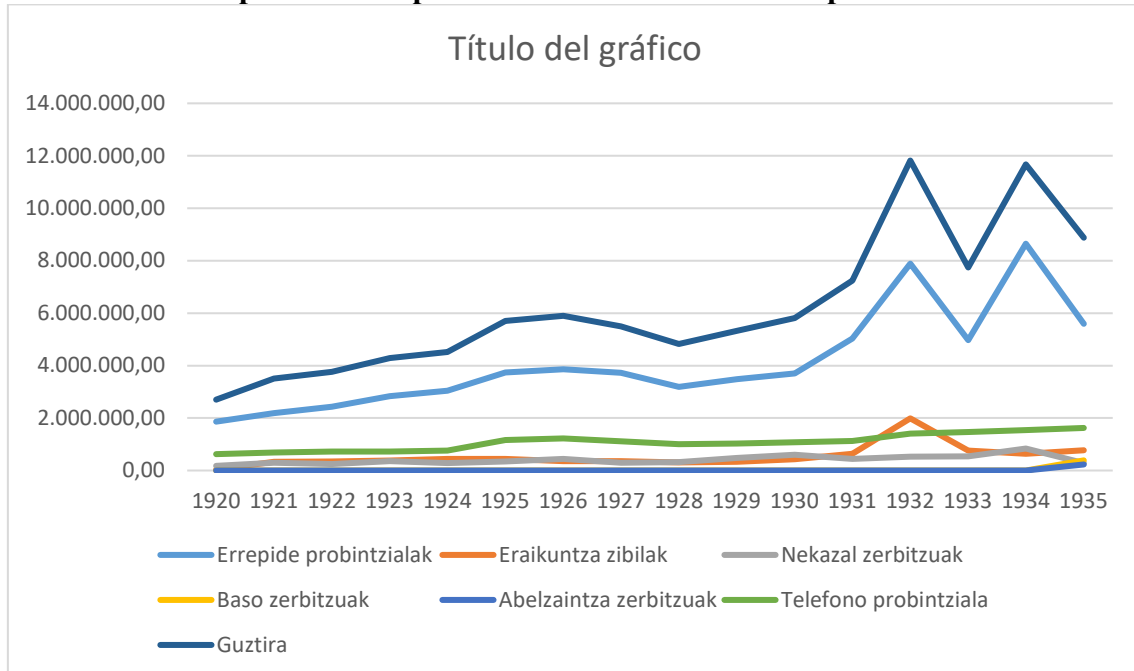
⁴¹⁶ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1935 sesión del 23 de mayo, pp. 39-40.

6.3 Grafikoa: Gipuzkoako Diputazioaren Aurrekontu Likidazioak



Iturria: Autoreak egina ondorengo datuak erabiliz: ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomiko eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937). Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena.*

6.4 Grafikoa: Gipuzkoako Diputazioko Herri Lan eta Sustapen Gastuen Bilakaera



Iturria: Autoreak egina ondorengo datuak erabiliz: ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomiko eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937). Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena.*

Ekonomia eta industria aktibatzen neurriak hartu ziren baita ere. Zentzu honetan langabeziari aurre egin eta eraikuntzaren sektorea bultzatzeko asmoarekin, 1934ko abuztuan Hiriburuan obrak hasten zituzten eraikin berriak hamar urtez Lurralde

Kontribuzioa ordaintzetik salbuestea onartu zen. Salbuespen hau solairu berriak jasotzen zituzten eraikinetara zabaldu zen baita ere. Dena den salbuespen hauek lortzeko lanetan jarduten zuten langileak Gipuzkoan erroldaturik egon beharko ziren. Bestetik eraikuntza hauetara zuzenduriko lur eta orubeen erosketa eskubide errealak eta tinbrea ordaintzetik salbuetsi ziren baita ere⁴¹⁷. 1935eko urtarrilean Hiribururako onarturiko salbuespen hauek probintziako herri desberdinetara zabaltzea eta apirilean eraistera zuzenduriko eraikinen orubeen erosketari salbuespen hauek ezartzea erabaki zen⁴¹⁸. Hasieran programak 6 hilabeteko iraupena bazuen ere, 1935eko urtarrilean beste 3 hilabetez luzatzea onartu zen. Maiatzean luzapena bukatzeaz zegoenean Eraikuntzaren Patronalak lorturiko emaitzak gorai patuz, eta honen amaierak lan krisiarengan izan zitzakeen eragin negatiboak azpimarratuz, Gestorak programa beste 3 hilabetez luzatzea lortu zuen⁴¹⁹.

Aldundiaren esku zeuden probintziako errepideetan lan egiten zuten aldi baterako peoien kontratazioa arautzeko neurriak hartzea adostu zen baita ere, Sustapen, Errepide eta Obra Komisioak eginiko eskaera bat jarraituz 1934ko amaieran. Komisioaren aburuz biderik errez eta garbiena lan poltsa baten sorrera izanik⁴²⁰. Erabaki honek argi lagatzen du Aldundiko Kolokazio Bulegoaren efikazia eza. Gestoreak ere ohartu ziren Bulegoak zituen gabeziak, ordu arte erabilitakoak baino baliabide gehiago ez zuzentzea erabaki

⁴¹⁷ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1934 sesión del 16 de agosto, pp. 154-155.

⁴¹⁸ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1934-abril 1935, sesión del 17 de enero, p. 176, eta Sesión del 25 de abril, pp. 312-314.

⁴¹⁹ *“Que esta Federación Patronal constituida principalmente por los patronos del ramo de la construcción, ha visto con gran satisfacción el resultado práctico que ha dado el acuerdo tomado por la Comisión Gestora de esta Excm. Diputación en su reunión del 16 de Agosto del pasado año, de eximir de las contribuciones territoriales, derechos reales y utilidades a las construcciones que se iniciasen en el término de seis meses, y en virtud del cual ha disminuido notablemente el paro obrero como se ha podido comprobar, pero temiendo que al dar cumplimiento al plazo de vigencia de dicho acuerdo que finaliza el día 15 del actual, se presente nuevamente el problema del paro obrero con sus graves consecuencias para todos, a V.E. se dirige en súplica de que para evitarlo, se digne acordar que el mencionado acuerdo de esa Comisión Gestora de su digna presidencia, se amplíe por un plazo de tres meses más”.* G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1935 sesión del 9 de mayo, pp. 3-5.

“La construcción en 1934, estuvo casi totalmente paralizada, como lo estuvo en 1933. Pero en 1935, ciertas exenciones tributarias acordadas por la Diputación y algunos Ayuntamientos, han provocado una importante intensificación de esta industria. De aquí se aprecia la importancia que los gravámenes fiscales tienen para restringir las actividades económicas”. ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomiko eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937). Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, p. 434, eta Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Guipúzcoa (1935), *Memoria Comercial correspondiente al año 1934*, COCNG, Donostia, p. 5.

⁴²⁰ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1934, sesión del 27 de septiembre, pp. 209-210.

zuten dena den. Bulegoa errepedeen Saileko Lehen Mailako Ofizial batek eta hainbat laguntzailek osaturik geratu zen 1934ko otsailean, Diputazioaren esku zeuden langabetu poltsen eta Kolokazio bulegoaren bestelako egin beharretaz arduratu beharko zirenak⁴²¹. Bulegoak 1935ko maiatzean garaturiko probintziako herrietako langabetuen gaineko estatistika batek, Gipuzkoako langabetu kopurua 8.586 pertsonetan kokatu zuen. Hauetatik %9a inguruko Irunen aurkitzen ziren (750 bertako udalaren arabera)⁴²². Langabezia tasari erreparatuz, Irungo Udala bertan eraikitzea pentsatzen zen aireportuaren proiektua berpizten saiatu zen 1935eko amaieran⁴²³. Aldundiaren eskutik aerodromoa eraikitzeko 500.000 pezetako laguntza bat jasotzea eskatu zuelarik⁴²⁴.

Frente Popularreko Gestora (1936ko urtarrilaren 7a-1936ko uztailearen 18a)

Urte berriarekin batera aurreko bi urteetan agintean mantendu zen Komisio Gestorak bere dimisioa aurkeztu zuen. Egoeraren aurrean behin behineko Gestora bat eratu zen, Presidente kargua Luis Castroren esku egoetara pasa zelarik berriz ere⁴²⁵. Dena den Otsaileko hauteskundeetan Frente Popularra garaile suertatu ondoren, Gestora berri bat izendatu zen urte bereko martxoan, Presidente kargua Miguel Liceaga⁴²⁶, Ezker Errepublikarreko kidearen esku geratuz⁴²⁷.

Gestora berriak agintera iritsi eta berehala lan krisiari aurre egiteko anbizio handiko herri lan plan bat garatzeari ekin zion. Helburu horrekin, hartu zuen lehen erabakietako bat probintziako herri guztietara honen berri ematen zuen zirkular bat bidaltzea izan zen. Bertan udal bakoitzak aurrera eraman nahi zituen obra publikoen zerrenda, aurrekontu

⁴²¹ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1934-abril 1935, sesión del 23 de febrero, p. 234.

⁴²² G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1935, sesión del 6 de junio, pp. 41-42

⁴²³ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1935-abril 1936, sesión del 8 de noviembre, p. 28.

⁴²⁴ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1935-abril 1936, sesión del 19 de diciembre, pp. 93-95.

⁴²⁵ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1935-abril 1936, sesión del 6 de enero, pp. 123-126.

⁴²⁶ Miguel Liceaga Larburu Irungo Udaletxeko Zinegotzia zen, 1936ko Martxoan Gipuzkoako Aldundiko Komisio Gestora zuzentzeko aukeratua izan zenean. Auñamendi Entziklopedia (2018), *Liceaga Larburu, Miguel*, Auñamendi Entziklopedia (on line), (Kontsulta data: 2018ko Irailaren 30a), Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/liceaga-larburu-miguel/ar-88109/>

⁴²⁷ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1935-abril 1936, sesión del 21 de marzo, pp. 193-205.

zein proiektuak Aldundira bidaltzea eskatzen zen, herriko langabetuen zerrendarekin batera. Era horretan beharren eta langabetuen arabera Gestorak probintziako udalerrri desberdinetan aurrera eraman beharreko lanen zerrenda bat osatzeko asmoz⁴²⁸. Bestetik Diputazioak diruz lagunduriko obra publikoetan jardun beharreko langabetuen ehunekoak %70etik %80 igotzea adostu zen⁴²⁹.

Apirilean, ahal zen denbora eperik txikinean lan krisiari aurre egiteko jada proiektua garaturik zuten obra publiko multzo bat aukeratu zen. 3.308.312,47 pezetako aurrekontu batekin, Lezoko Zeharbidea, Hernaniko trenbide pasagunearen ezabaketa, Altzolako (Elgoibar) Saihesbidea eta Pasaia San Juaneko sarreran erreforma hartzen zituen bere baitan. Plana langabezia kontzentratzen zen probintziako eremuak kontuan izanik garatu zen⁴³⁰. Bestetik Irungo Aireportua eraikitzeke proiektuari bultzada nabari bat eman zitzaion baita ere. Playaundi inguruan eraiki beharreko aerodromoak 800/900 metroko luzera bat izan zezakeen, lanen aurrekontua 3.743,463,42 pezetakoa izanik (errepide, argizatze, hangar eta aireportuko bestelako eraikinekin 5.193.463,42 pezeta). *“Si la industria, el comercio y el tráfico guipuzcoano piden ansiosamente su enlace con la red de comunicaciones aéreas, hay aún otra razón de mayor importancia, si cabe, para que ese enlace no se haga esperar. Nos referimos al turismo, fuente de una de las principales riquezas de esta provincia y muy especialmente de su capital”*⁴³¹. Helburu horrekin Irungo Udaletxeko hiru ordezkariak eta Gestorako beste hiruk lantalde bat osatu zuten maiatzaren bukaera, hurrengo hilabeteetan zehar obra hau aztertu eta garatzeko asmoarekin⁴³².

Uztailean, II. Errepublikarekin amaituko zuen estatu Kolpe saiakera eta ondorengo Gerra piztu baino astebete eskas lehenago, lan krisiari aurre egin eta probintziak zituen gabezia desberdinei aurre egiteko 32.294.553,02 pezetako eta hiru urteko luzera zuen (1936-

⁴²⁸ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1935-abril 1936, sesión del 26 de marzo, pp. 218-219.

⁴²⁹ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1935-abril 1936, sesión del 9 de abril, pp. 251-252.

⁴³⁰ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, octubre 1935-abril 1936, sesión del 23 de abril, pp. 302-303.

⁴³¹ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1936, sesión del 21 de mayo, p. 82.

⁴³² G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1936, sesión del 21 de mayo, pp. 82-85, eta sesión del 18 de junio, pp. 173-174.

1939) obra publiko plan izugarri bat onartu zen. Herri lanek izaera sozial bikoitza zutelako esan daiteke, langabeziari aurre egiteko epe luzeko programa bat garatzeaz gain, biztanleen bizi kalitatean eragin zuzena zuten proiektuak aurrera eramateko asmoa zuelako, hala nola; eskolak, higienizazioak, ur hornidura edo langileei etxebizitza duinak eskaintzeko programak besteak beste. Komunikabideen eta azpiegituren alorrean ere inbertsio nabariak jasotzen ziren, zeinen artean esanguratsuenetariko bat irunen eraiki beharreko Aireportua zen. Planak, izaera probintziala zuten lanez gain, udalerrien esku egon ohi ziren obrak ere barneratzen zituen, Aldundiaren diru laguntzetaz baliatuko zirenak (Diputazioak lanen %75a hartzen zuen beregain higienizazioen kasuan, bestelako lanen %50 ordainduz, bestetik lanek Estatuaren laguntza jaso zezaketen baita ere). *“Por todo lo expuesto, esta Comisión especial para el plan general de obras, propone a V.I. apruebe el adjunto plan general de obras a realizar hasta el año 1939, (...), con cuya ejecución cree esta Comisión quedará resuelto el pavoroso problema del paro obrero en Guipúzcoa, o por lo menos encauzado para resoluciones ulteriores, que consigan solucionarlo de modo definitivo”*⁴³³.

*“Este plan de obras ha tenido su iniciación en la necesidad de acudir de acudir en el auxilio de lo los obreros parados en la Provincia y ha entendido la Diputación que para acudir en auxilio de estos necesitados había dos soluciones para remediar el problema del paro; la del subsidio económico o la realización de un plan general de obras para dar trabajo a los parados”*⁴³⁴. Helburu honekin eta udaletxeek proposaturiko lanetan langabetuak erabiltzen zirela bermatzeko, Aldundiaren diru laguntzetaz baliatu ahal izateko herriko langabetuak barne hartzen zituen lan poltsak osatzeko beharra adostu zen. Gainera obra hauetan jardun ahal izateko gutxienez probintzian azken bi urteetan bizi izana frogatu beharko zuten langileek, era horretan planak izan zezakeen dei efektua ekiditeko asmoz⁴³⁵. Honetaz gain, izaera humanitarioa zuen plan hau aurrera eramateko banka pribatuaren eta probintziako bestelako entitate ekonomikoen inplikazioa eskatu zen⁴³⁶.

⁴³³ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1936, sesión del 21 de mayo, pp. 82-85, eta sesión del 9 de julio, p. 236.

⁴³⁴ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1936, sesión del 21 de mayo, pp. 82-85, eta sesión del 9 de julio, p. 242.

⁴³⁵ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1936, sesión del 21 de mayo, pp. 82-85, eta sesión del 9 de julio, p. 245.

⁴³⁶ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1936, sesión del 9 de julio, p. 247.

Uztailaren 15ean 1936rako aurreikusiriko lanak errealizatzeko, 6.760.276,39 pezetako ez ohiko aurrekontu bat onartu zen: Gizarte laguntzarako (etxe merkeak, eta udaletxeek sustaturiko lanak besteak beste); 2.082,230 pezeta. Sustapen lanetarako 2.661.697,22 pezeta, Irungo Aireportuaren lehen faseak aurrekontuaren 1/3 xurgatzen zuen. Errepide probintzialen konponketa, zuzenketa eta eraikuntzarako; 1.816.349,17 pezeta. Landa eskolen eraikuntzarako 200.000 pezeta⁴³⁷. Ondorengo urteetan plana gauzatzeko aurrera eramán beharreko inbertsioak ondorengoak ziren; 1937an 11.153.454,35 pezeta, 1938an 7.684.280,62 pezeta eta 1939an 6.696. 541,66 pezeta⁴³⁸. Lehen urteko obrak hastear zeudenean lehertu zen Gerrak, eta laster etorri zen Gipuzkoaren erorketak plana ezerezean laga zuen.

*“El paro obrero además constituye un problema que no sólo priva en Guipúzcoa; priva en todos los países, es un problema para todo el mundo capitalista. Precisamente, yo he leído hace unos días en la Prensa que algunas personalidades de la política española están abogando porque el Gobierno de la República concierte un empréstito, no de 32 millones, sino de seis mil millones de pesetas, con objeto de contribuir a resolver el problema del paro obrero en España. Conocemos la situación de la Hacienda en estas circunstancias, y los efectos que la política de los auténticos republicanos produce a quienes no son auténticamente republicanos. Pero a pesar de esto, el Gobierno está dispuesto a realizar el máximo esfuerzo para resolver o mitigar el paro obrero. Sabemos perfectamente los esfuerzos tan enormes que en Vizcaya hace aquella Diputación con la misma finalidad. También sabemos que la Diputación de Álava hace esfuerzos en el mismo sentido”*⁴³⁹.

⁴³⁷ *Ibidem*.

⁴³⁸ *Ibidem*, pp. 239-241.

⁴³⁹ G.A.O., Libro de Actas de la Diputación provincial, mayo-septiembre 1936, sesión del 16 de julio, pp. 279-283.

7 LANGABEZIA KRISIA BIZKAIAKO LURRALDE HISTORIKOAN: KOLOKAZIO BULEGOAK ETA HERRI LANAK, DIPUTAZIOTIK EUZKADIKO GOBERNUAREN GESTIORA

7.1. Lan falta eta krisi ekonomikoa Bizkaian, Bigarren Errepublikaren etorreratik Euzkadiko Gobernuaren sorrerara

7.1.1 Bizkaiko Ekonomiaren egoera eta Komisio Gestoren papera

Bizkaiako industrian eragin nabaria izan zuen gainbehera ekonomikoa, probintzia krisiak gogorkien kolpatu zuen Espainiar Estatuko eremuetarikoa izan zen, bertako industria tradizionala nabarmenki astindu zuena (langabezia industrial tasarik altuena zuen Espainiar Estatuko lurraldea zen)⁴⁴⁰. Krisiak hein batean, probintziako industrializazio prozesuaren lehen fasearen amaiera ekarri zuela esan daiteke⁴⁴¹.

Ez zen Bizkaiko ekonomiak gorabehera ekonomikoen ondorioak jasaten zituen lehen aldia, baina orokorrean, izaera iragankorra edo sektore gutxi batzuetan baino ez zuten eragin izan. Kasu honetan ordea, bertako industria guztiak eta batez ere langile gehien barneratzen zituztenek jasan zuten krisia nabarmenen (meatze, nabigazio enpresa, siderurgia, metalurgia eta eraikuntzaren industriak batez ere)⁴⁴².

Meatzaritza industriari zegokionean, krisia 1920ko hamarkadan hasi zela esan daiteke esportazioen gainbehera eman zenean. Gauzak horrela garai horretan Bizkaian lan egiten zuten 11.000 meatzarietako askok sorterrira itzultzea erabaki zuten, 1932ko ekainerako lanean aurkitzen ziren meatzari kopurua 4.531 langiletan kokatzen zen⁴⁴³.

Esportazioen gainbehera jasan zuen beste sektore bat izan zen nabigazioarena, nazioarteko merkataritzak bizi zuen egoeraren ondorioz barku asko portuan aurkitzen bai ziren⁴⁴⁴. Ondorioz 1932ko urriaren amaieran Bilbon erregistraturik eta bertako portuan

⁴⁴⁰ POSSE VILLELGA, José (1932), *El paro forzoso en Vizcaya*, Publicaciones del Instituto Nacional de Previsión, Madrid, p.6. eta Presidencia Del Consejo De Ministros (1935), *Proyecto de ley contra el paro forzoso*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.

⁴⁴¹ AGIRREAZKUENAGA, Joseba (1985), "Euskal Herriaren historia ekonomikoa".

⁴⁴² MIRALLES, Ricardo (1988), "La crisis económica de los años treinta en el País Vasco", pp. 277-300.

⁴⁴³ POSSE VILLELGA, José (1932), *El paro forzoso en Vizcaya*, p. 8.

⁴⁴⁴ 1929ko krisiak Bizkaian izandako eraginaren inguruan gehiago jakiteko, ikusi: ERKOREKA, Mikel (2014), "Bizkaiko krisi industrialaren azterketa (1929-1936): langabezia eta krisi fiskala", pp. 91-119, eta

loturik aurkitzen ziren barkuek (280.254 karga tona errepresentatzen zituztenek), 411 ofizial eta 1.354 langile langabezian egotea suposatzen zuten⁴⁴⁵. Barkuak portuak egoteak krisiaren eraginez merkatal trafiko uzkuritu izanaren ondorioz, konponketa eta ontzi berrien eskaria erortzea zekarren. Egoera honetan Bizkaiko ontziolak lan kargaren gainbehera bat bizi izan zuten, proiektu berriak eskuratzeko lehia gaiztotuz⁴⁴⁶.

*“Designar a los señores Presidente y diputado Sr. Camarero, para que representen a esta Diputación en la Comisión de fuerzas vivas que han de trasladarse a Madrid al objeto de contrarrestar la campaña iniciada por Valencia para que los barcos de la Transmediterránea, cuya construcción se anunciaba adjudicar a los Astilleros vizcaínos por ser su propuesta la más ventajosa y que había de contribuir a aminorar la crisis del trabajo en la provincia, fuera adjudicada a las factorías valencianas”*⁴⁴⁷.

Siderurgia eta metalurgiari zegokionean, egoera benetan prekariora zen. Langabezian aurkitzen ziren langileez gain, beste asko lanaldi murriztuan aurkitzen ziren, astean 3 edo 4 egun soilik lan eginez.

DÍAZ FREIRE, José Javier (1990), *Expectativas y frustraciones de la Segunda República*, UPV/EHU, Bilbo.

⁴⁴⁵ POSSE VILLELGA, José (1932), *El paro forzoso en Vizcaya*, p. 7.

⁴⁴⁶ Editoriala (1933), “La Bolsa de Bilbao en 1932”, *Información*. 1933ko otsailaren 14a, ERKOREKA, Mikel (2014), "Bizkaiko krisi industrialaren azterketa (1929-1936): langabezia eta krisi fiskala", p. 97.

⁴⁴⁷ Bizkaiko Foru Agiritegi Historikoa (B.F.A.H.): Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: marzo-julio 1932, sesión del 13 de julio.

7.1 Taula: Bizkaiako Siderurgia eta metalurgia lantegi nagusietako langile kopurua (1929-1934)

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
AHV	8.508	8.424	7.892	7.145	7.079	6.552
Basconia	2.574	2.658	2.771	2.521	2.422	2.360
Naval (Sestao)	1.205	1.310	1.322	1.200	1.203	1.256
Naval (Nerbioi)	1.528	1.692	1.237	1.077	853	744
Euskalduna	3.766	3.509	2.544	2.050	1.848	1.772
Babcock	2.338	2.190	2.044	1.704	1.184	1.215
Echevarria	932	1.152	1.042	1.165	1.347	1.492
GUZTIRA	20.581	20.935	18.852	16.862	15.936	15.391

Iturria: MIRALLES, Ricardo (1988) "La crisis económica de los años treinta en el País Vasco", p. 293.

Bizkaiari, Errepublikari aldarrikatu zen momentuan lanik gabe aurkitzen ziren pertsonen kopurua zehaztea zaila bada ere udaletxe, langile erakunde eta Bilboko Lan Poltsako Datuak kontuan hartzen baditugu, 1932ko azken herenean langabetu kopurua 12.565koa zela esan dezakegu, datu honek hainbat gabezia izan baditzake ere⁴⁴⁸.

Egoera honek norbanakoen bizitza pribatu zein publikoan eragiten zuen, baita korporazioen ekonomian eta egunerokoan ere. Testuinguru honetan Errepublikan zehar Diputazioaren agintaritzak beren menpe izan zuten hiru komisio gestorek, zein bestelako aginte organoek politika desberdinak jarri zituzten abian.

Lanik gabe aurkitzen ziren norbanako eta familiei laguntzeko baliabide eta zerbitzuen antolaketa udaletxe eta Diputazioaren esku geratu zen batez ere. Aldundiak krisiari aurre egiteko izaera antiziklikoa zuten neurriak ipini zituen abian, helburu horrekin egoerari aurre egiteko herri lan plan desberdinak bultzatuz⁴⁴⁹. Udaletxe desberdinek egoerari aurre egiteko prestaturiko herri lanak diruz lagundu eta langabetuek izan zitzaizkien beste behar batzuei erantzuteko baliabideak eskaini ziren. Langile erakunde eta bestelako elkarteek langabetuen egoera hobetzeko prestaturiko ekimenetan parte hartu izan zuen Diputazioak, beste zenbaitetan arrazoi desberdinak tarteko hauek saihestu bazituen ere.

⁴⁴⁸ POSSE VILLELGA, José (1932), *El paro forzoso en Vizcaya*, p. 11.

⁴⁴⁹ 10.3. eranskinean Bizkaiko Aldundiko komisio gestora desberdinek II. Errepublikako urteetan zehar eraikitzea eztabaidatu zuten herri lanen zerrenda bat ikus dezakezue.

*“No acceder a la adquisición del palco ofrecido por el Club Taurino para la becerrada organizada a beneficio de los obreros parados, por ser criterio de esta Comisión no contribuir a la celebración de festejos de este carácter, destinando una cantidad equivalente al valor de dicho Palco a engrosar la suscripción pro-parados abierta por el Excmo. Ayuntamiento”*⁴⁵⁰.

Udalei zegokionean, Bilboko Udalak aurrera eramano lanak nabarmentzen dira, hala nola lan poltsa (aurrerago Kolokazio Bulego bilakatuko dena), doako janari zein ostatu zerbitzuak eta langabetuen kolokazioa bilatzen zuten herri lanak sustatu zituen.

*Lehen Biurteko Komisio Gestora Errepublikar Sozialista (1931ko maiatza, 1933ko azaroa)*⁴⁵¹:

Alderdi errepublikarren eta Alderdi Sozialistaren ordezkariak osaturiko Gestora hau⁴⁵², Rufino Laiseka Sozialistak zuzendu zuen⁴⁵³. Komisioa maiatzaren lehenean ospaturiko batzarrean osatu zen⁴⁵⁴. Presidente orde kargua Manuel Carabiasen esku geratu zen⁴⁵⁵. Hasieratik gero eta sakonagoa zen lan krisiaren arazoari aurre egin behar izan zioten, eskari eta liskar desberdinei aurre eginez eta erremedio desberdinetaz baliatuz, zeinen artean herri lanek eta batez ere errepideek paper garrantzitsu bat jokatu zuten. Obra

⁴⁵⁰ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 23 de junio de 1931.

⁴⁵¹ Errealitatean Komisio Gestora hau ia hiru urtez egon zen boterean, izan ere ez zuen aldaketa nabaririk bizi izan Estatuko Behin Behineko Gobernu Konstituziogilea eta ondoren etorri zen Gobernu Aurrerakoia agintean egon zen denbora tartean.

⁴⁵² AGIRREAZKUENAGA, Joseba, ALONSO OLEA, Eduardo (ed) (2014). *Bizkaiko Foru Aldundiaren Historia. 1500-2014*, pp. 438-455, eta GRANJA, José Luis de la (2008) *Nacionalismo y II República en el País Vasco*, pp. 137-148.

⁴⁵³ Rufino Laiseka (1872-1944) Bilbotarra, Hiriburuko lehen alkate Sozialista izan zen 1920ean. Aurretik hainbat urtez zinegotzi moduan jardun zuen udaletxe berean. Errepublikaren etorrerarekin, Lehen Biurtekoan Diputazioko Komisio Gestorako presidente kargua bete zuen, Frente Popularraren etorrerarekin kargua errepikatu zuelarik. Tipografo moduan jardun zuen lanean, frankisten garaipenarekin atzerrian erbesteratu behar izan zen, 1944ean Mexikon hil zelarik. Informazio gehiagorako, ikusi: AGIRREAZKUENAGA, Joseba, ed (2003). *Bilbao desde sus alcaldes: diccionario biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal en tiempos de revolución democrática y social. 1902-1937*, 2. Bolumena, pp. 261-277.

⁴⁵⁴ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 1 de mayo de 1931.

⁴⁵⁵ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 4 de mayo de 1931.

publikoak langabeziari aurre egiteko estaldura sistema eraginkor baten faltan, arazoari aurre egiteko tresna erabilgarri eta nagusia bilakatu ziren⁴⁵⁶.

Herri lanen alorrean, Lehen Biurteko Gestorak, hauetan oinarrituriko gastu politika hedakor bat martxan ipintzea erabaki zuen boterea iritsi bezain azkar. Maiatzean bertan, probintziak bizi zuen eraikuntzaren alorreko geldialdiari aurre egiteko asmoarekin, proiektua idatzirik zuten azpiegitura desberdinen eraikuntza adostu zuten, Matiena Zaldibar errepidea eta hainbat zabaltze eta zuzentze lan. Bestetik, azterketa fasean zeuden beste hainbat azpiegitura eraikuntzarako prest izateko helburuarekin, proiektu hauek garatzeko 150.000 pezeta eginbehar hauetara zuzentzeko erabakia hartu zen⁴⁵⁷.

Erabakiak ez ziren ekonomia aktibatzerara soilik zuzendu, langileen lan baldintzak hobetzeko eta jada indarrean zeuden akordioak betetzeko aurrera pausoak eman ziren baita. Zentzu honetan onarturiko lehen eskaria probintziako errepideen kontserbazioan lan egiten zuten behin behineko bidezainena eta Eraikuntzaren Industriako Batzorde Paritarioena izan zen. Honen bitartez kontratistak 1930eko abuztuaren 27an Batzordean onarturiko bidezain eta peoien kontrataziorako oinarriak betetzera derrigorturik geratzen ziren. Hauen artean 8 pezetako soldata eta beste hainbat konpentsazio jasotzeko eskubidea aurkitzen ziren, hala nola lanak aurrera eraman behar ziren lekura desplazatzeko diru laguntzak. Arau hauek akordioa adostu zen egunetik (1930eko abuztuaren 27a) egongo ziren indarrean, ondorioz, data horretatik aurrera hasitako herri lan eta kontratu guztietara aplikatu beharko ziren⁴⁵⁸. Diputazioak lanen enkantea egin zenean kontratistak aurkezturiko aurrekontuan betebeharrak hauek kontuak izan ez zirela ikusirik, erabaki honek ekar zitzakeen lanen eteteak ekiditeko helburuarekin, errematearen zenbatekoa langileen soldaten portzentai berean handitzea erabaki zuen⁴⁵⁹.

⁴⁵⁶ ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomikoa eta II. Errepublikaren garaia (1925-1937), Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*.

⁴⁵⁷ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 9 de mayo de 1931 eta B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 12 de mayo de 1931.

⁴⁵⁸ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 28 de mayo de 1931.

⁴⁵⁹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 30 de mayo de 1931.

Hurrengo pausoa meatze inguruak bizi zuten lan faltari aurre egiteko inizatiba desberdinak aztertzea izan zen. Hauen artean, Bizkaiako Aurrezki Kutxarekin batera meatzeetako patroiei maileguak erraztea erabaki zuten, beren instalakuntzak eta biltegiengan zuten minerala garantia bezala erabiliz⁴⁶⁰. Enpresa hauek Diputazioaren jabetzakoak ziren enpresekin zituzten zorrak ordaintzeko orduan ere jarrera malguagoa erakutsi zuten.

“Teniendo en cuenta las especiales circunstancias que en el caso de habida cuenta que una actitud de intransigencia pudiera agravar el problema del paro en la zona minera por cuanto ello supondría el despido de ciento cuarenta obreros, se accede (...) a lo solicitado por Don Federico de Uribe en su carta fecha veinticinco del pasado mes de Mayo. En virtud, se autoriza al Sr Ponente Director del F.C. de Triano para que con el citado Sr Uribe estipulen y formalicen el contrato con sujeción al cual ha de amortizar las cantidades que adeuda al F.C. por transporte de minerales y correspondientes intereses”⁴⁶¹.

Estatuaren inplikazioa ere bilatu zen hasieratik, honi aurkezturiko proiektu eta eskaturiko diru laguntzek gehienetan espero zen erantzuna jaso ez bazuten ere. Madrilgo Gobernuarekin batera aurrera eramaten saiatu ziren lehen proiektua Bizkaiko Arrantza Portuaren (Santurtzi) eraikuntzarena izan zen. Hau errealitate izan zedin Bilboko, meatze eta industria inguruetako alkate eta Komisioko Gestorako kideek Sustapen Ministroari idatzi bat bidali zioten⁴⁶². 1920. hamarkadatik gordeta zegoen proiektu hau, garaiko Gobernuak penintsulako arrain freskoaren komertzializazioa hobetzeko helburuarekin garatzea nahi zuten arrantza portu handien testuinguruan kokatu behar dugu (Avilés, Gijón, Santander, Pasaia eta Santurtzi). Azken honen kasuan, Bilboko Ibaian aurre eramaten zen arrainaren deskargari bultzada bat eman nahi zitzaion, Gaztelaren iparraldea eta Ebroren Arana barne hartzen zituen bere hinterland-a hornitzeko helburuarekin⁴⁶³.

⁴⁶⁰ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 3 de junio de 1931.

⁴⁶¹ *Ibidem*.

⁴⁶² B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 6 de junio de 1931.

⁴⁶³ ALLENDE, Fermín eta VELARDE, Pedro (1994), “Infraestructura de comunicaciones en Vizcaya (1857-1975), pp. 295-316.

Proiektua errealitate bilakatzea lortu ez bazuten ere, lan krisiari aurre egiteko Estatuaren eskutik beste baliabide batzuk eskuratzeko balio izan zuen. Idatzia bidali ondoren Gobernu Zentralak Diputazioako Presidente eta “Probintziako Indar Biziekin” bilera bat egitea onartu bai zuen. Bertan, probintziak bizi zuen lan krisiari aurre egiteko hartu zitezkeen neurrien inguruan hitz egiteko helburuarekin⁴⁶⁴.

Komisio Gestorak ez zuen inola ere Bizkaiko langabetu kopuruk gorantz egiterik nahi, ondorioz jada abian zeuden eta arauren bat betetzen ez zuten hainbat herri lanetako kontratistak ez zigortzeko erabakia hartu zen. Era horretan langile ugari erabiltzen zituzten obra publikoek jasan zitzaketen eteteak eta ondorengo kaleratzeak saihesteko helburuarekin⁴⁶⁵. Testuinguru honetan baliteke hainbat kontratista Diputazioak lan krisiak okerrera egiteko zuen beldurraz aprobetxatu izana. Dena den Diputazioak laster klausulak edo akordioen bat betetzen ez zuten eta batez ere aurrekontua era nabarmenean gaituzten zuten lanak bertan behera lagatzeko erabakia hartu zuen (langile kopurua edo lanen izaeragatik onartu zen salbuespenen bat egon bazen ere), sortzen zizkioten buruhauste ekonomikoak ekiditeko helburuarekin⁴⁶⁶. Hala ere Diputazioak, kontratista eta patroik desberdinen eskarien aurrean, eraikuntza lanen kontratuak grabatzen zituen dekretu errealean inpostua, 200.000tik gorako lanetan epeka ordaintzea onartu zuen⁴⁶⁷.

*“Manifestar al contratista de la carretera Ibarra Gallarta, que, en la suspensión de los trabajos, puede utilizar el procedimiento que más le convenga, o sea el de despedir inmediatamente a los obreros, pagándoles la semana, o el de avisarles con una semana de antelación, durante la cual habrán de trabajar aquellos”*⁴⁶⁸.

⁴⁶⁴ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 12 de junio de 1931.

⁴⁶⁵ Politika honetaz baliatu zen lehen herri lanetako bat Mekoletako (Otxandio) Errepidea izan zen 1931ko uztailan, non 30 langile inguruk jarduten zuten. Informazio gehiagorako, ikusi: B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 10 de julio de 1931.

⁴⁶⁶ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: marzo-julio 1932, sesión del día 29 de marzo de 1932.

⁴⁶⁷ B.F.A.H., ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 5 de agosto de 1931.

⁴⁶⁸ B.F.A.H., ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 22 de agosto de 1931.

Langabeziari aurre egiteko beste bide bat langileen birziklapenaren zen, sektore berrietan lan egiteko formakuntza eskainiz. Aurreko ataletan aipatu dugun bezala gobernu errepublikar ezkertiarrek hezkuntza demokratizatzeko saiakera izugarri bat eraman zuen aurrera, lehen mailako hezkuntza esfortzu honen onuradun nagusia izan bazen ere, ondorengo etapatarazuzenduriko eskolak ere politika honetaz baliatu ziren. Testuinguru honetan 1931ko udan zehar Bilboko Udalak eta Diputazioak Oinarrizko Ofizio Eskola bat ahalik eta azkarren martxan jartzeko bidea aztertzeari ekin zioten⁴⁶⁹. Proiektuak zekartzan onurak ugariak ziren, batetik prestatuago zegoen lan esku bat eskuratu, eta belaunaldi gazteen lan merkaturatzea apur bat atzeratzen zen, bestetik langabe aurkitzen ziren norbanakoei lan irteera berriak izateko aukera ematen zitzaien⁴⁷⁰.

Udal gobernuen eta Diputazioaren arteko kolaborazioa eta liskarrak ohikoak izan ziren lan krisiari zegokien gaien inguruan. Izan ere udal ordezkariak izan ohi ziren langabetuekin harreman gehien zuten agintariak. Zentzu honetan 1931ko irailean, Zamudio, Lezama, Derio, Loiu eta Sondikako alkateek, Zamudio eta Derio artean eraiki behar zuten Zamudioko Eroetxe Probintzial⁴⁷¹ berriko kontratista aurrera eraman beharreko lanetan herri hauetako langileak kontratatzea behartu nahi izan zuten. Hasiera

⁴⁶⁹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 28 de agosto de 1931.

⁴⁷⁰ II. Errepublikan zehar Hiriburuan aurrera eramaniko eskola politikaren inguruan gehiago jakiteko, ikusi: ETXANIZ, Iñaki eta IPIÑA, Aritz (2017), “Al servicio de una nueva ciudad. “El problema escolar” y las políticas de empleo municipales en el despertar de las metrópolis”, pp. 248-287.

⁴⁷¹ Zamudioko Eroetxea 1932an hasi zen eraikitzen azkenean, 1.000 ohe izatea aurreikusten zen ospitale izugarri hau ez zen inoiz bukatu egotera iritsi. Gerra Zibilean zehar hainbat bonba jaurti zizkieten, egiturek kalte desberdinak jasan zituzten ondorioz. Gerra ondoren erdi abandonaturik egon ondoren, proiektua eraldatu eta egoera onean aurkitzen ziren egiturak aprobetxatuz Derioko Seminarioa ireki zen bertan. Proiektuak 16.075.075 pezetako aurrekontu bat zuen eta hormigoï armatuz zein harlanduz eraiki beharko ziren. Eraikuntza lanak aurrera zihoazen bitartean pabiloi berrietako egiturak hondoratu egin ziren. Hau ikertu eta etorkizunean eman zitezkeen arazo berriak ekiditeko Tomas Bilbao Hospitalet arkitektoa eraikuntza lanen Zuzendari izendatu zuten. 1934ko abuztuan lanen adjudikazioa legez kanpokoan izan zela berri zuten:

“Ratificar el informe emitido por la anterior Ponencia de Fomento en 24 de Enero del corriente año, haciendo constar que, con fecha 14 de Mayo de 1932, el Secretario de la misma, Sr. Laita, emitió un informe advirtiendo de la ilegalidad de la adjudicación de las obras del futuro Manicomio de Zamudio a los Sres. Zabala y Acha, informe que quedó en tres ocasiones sobre la mesa hasta el 9 de Junio, día en que. Prescindiendo de su contenido, se propuso la citada adjudicación a favor de los Sres. Zabala y Acha, como así se hizo por acuerdo de 13 del mismo citado mes de Junio”.

Informazio gehiagorako, ikusi: B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00795/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: octubre 1931-febrero 1932, sesión del día 4 de noviembre de 1931, B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año:enero-abril 1933, sesión del día 7 de marzo de 1933 eta B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00795/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: junio diciembre 1934, sesión del día 31 de agosto de 1934.

batean, Diputazioak alkate hauei beren jokabidea araudiaren aurkakoa zela jakinarazi zien. Dena den ahal zen neurrian herri horietako autoritateen eskaria betetzen saiatzeko eskatu ziotela adierazi zien, langileen %30 inguru herri horietakoa izatea gomendatuz⁴⁷². Gertakari honen ondoren, langileen %30 obra aurrera eramaten zen udalerrietako izateko gomendioa ohikoa bilakatu zen⁴⁷³. Dena den Diputazioak argi utzi nahi izan zuen udal agintariak ezin zutela era adiskidetsuan baino beren herrietako langabetuak barneratzeko eskatu⁴⁷⁴. Baina 1932ko abuztuan, eroetxe berriko lanetako langileen %50a Diputazioaren esku zeuden langabetu zerrendetatik aukeratu beharko zela erabaki zuen Komisio Gestorak, data horretatik aurrea Aldundiaren herri lan guztietara zabalduko zen baldintza bat bilakatu zena⁴⁷⁵. Era honetan hainbat udaletzek egin nahi izan zutena errealtate bilakatu zen Diputazioak sustaturiko herri lanetan.

*“Los obreros empleados en estas obras procederán, el cincuenta por ciento de las listas de parados obrantes en la Corporación provincial y el cincuenta por ciento restante, será elegido entre obreros residentes en Vizcaya, desde el año mil novecientos treinta, en cuyo padrón deberán estar reseñados”*⁴⁷⁶.

Bizkaiak bizi zuen krisi ekonomikoa zein langabeziaren arazoa bere osotasunean jorrazteko eta aldiro errepikatzen ziren gainbehera ekonomikoak saihesteko helburuarekin, Madariaga eta Grijalba Diputatu errepublikarrek mozio bat aurkeztu zuten urriaren hasieran. Hainbat akordio eraman ziren aurrera, zerga kontzertatuen gaineko murrizpenen batek krisiaren eragina leundu zezakeen aztertzea batetik. Bestetik, Krisiaren nondik norakoak ezagutzeko bulego baten sorrera adostu zen. Diputazioan bertan kokatuko zen kabineteak, industria, eraikuntza eta bankaren uzkurtzea zein langabezia ikertu eta bere ondorio nagusiak antzematea izango zuen helburu. Horretarako

⁴⁷² B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 7 de septiembre de 1931.

⁴⁷³ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00794/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: mayo-septiembre 1931, sesión del día 24 de septiembre de 1931.

⁴⁷⁴ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: marzo-julio 1932, sesión del día 16 de abril de 1932.

⁴⁷⁵ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: agosto-diciembre 1932, sesión del día 20 de agosto de 1932, eta B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: agosto-diciembre 1932, sesión del día 24 de agosto de 1932.

⁴⁷⁶ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: agosto-diciembre 1932, sesión del día 26 de agosto de 1932.

datu estatistiko desberdinen analisira eta herri lanen eraikuntza bizkortzeko proposamenak garatzera zuzenduko zituen esfortzu gehienak. Bulegoaren funtzionamendua zaindu eta hau kudeatzeko, estatistika eta ekonomia komisio iraunkor bat osatzea aurreikusten zen; industria, banku, eraikuntza, ferrokarril eta itsas garraio enpresen, nekazari, merkatarien, Bilboko Burtsaren, meatze inguruetako herrietako ordezkariak, Diputazioako Presidenteak, beste diputatu batek eta Bilboko Alkateak osatuko zutena⁴⁷⁷. 1932ko urtarrilaren 19an Madariaga eta Diputazioko Presidenteak Estatistika eta Ekonomia Batzordeko kide izendatzea erabaki zen, hau oraindik osatu gabe bazegoen ere⁴⁷⁸.

Pixkanaka krisiari aurre egiteko erabili zitezkeen herri lan desberdinen azterketa aurrera zihoan, errepideekin loturiko proiektuak nabarmenduz. Errepideen artean, auzo bideen eraikuntza eta bide sarearen gaineko hobekuntza lanak nagusitu ziren, espezializazio gutxi eta proiektua prestatzeko denbora askorik behar ez zutelako. *“Porque estas obras, por misma imperiosa necesidad a subvienen son ostensibles en el beneficio que producen y absorben por otra parte un número de obreros muy superior al de cualquier otra obra”*⁴⁷⁹.

Proiektu hauetaz gain, hastear zegoen urte berriari begira Aldundiak langabeziari aurre egiteko herri lan desberdinak prestatzeko erabakia hartu zuen, bere presidenteak, Rufino Laisekak aditzera eman zuen bezala: *“Les anunció, además, que si por mejora de la situación de la provincia pudiera registrarse un mayor optimismo al comenzar el segundo trimestre del año, la Comisión Gestora, que siente los mismos anhelos que los representantes de la Unión General de Trabajadores, procurará iniciar nuevas obras que tiendan también a la resolución del problema”*⁴⁸⁰.

⁴⁷⁷ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00795/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: octubre 1931-febrero 1932, sesión del día 2 de octubre de 1931.

⁴⁷⁸ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00795/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: octubre 1931-febrero 1932, sesión del día 2 de octubre de 1931.

⁴⁷⁹ 1932ko uztailaren 27an Sustapen sailak aurkezturiko informea, ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomikoa eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937), Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, pp. 386-386.

⁴⁸⁰ Editoriala (1931), “Cartera de Bilbao. El presidente de la Comisión Gestora provincial, don Rufino Laiseca, hace interesantes manifestaciones a una representación de la U.G.T.”, *El Liberal*, Azaroak 15. 10.947. zenbakia, p. 6.

1932ko lehen seihilekoan langabeziak gorantz egiten zuela ikusirik, errepideen zabaltze eta zuzenketa lanetarako aurrekontua 120.000 pezetan handitzea erabaki zen, "ahal zen neurrian lan krisi izugarria arintzen saiatzeko"⁴⁸¹. Laisekak azaldu bezala langabeziari aurre egiteko obra publiko desberdinak prestatzeko agindua jaso zuten Errepideen Bulegoko teknikariek. Eskariaren aurrean hauen lan kargak nabarmenki egin zuen gorantz, bertako langileen kexak, baliabide gehiago eskatuz ohikoak bilakatu zirelarik⁴⁸². Lan krisia era bortitzenean pairatzen zuten herrien egoera hobetzen saiatzeko asmoarekin, udaletxe hauei beren interesekoak ziren eta eraikitzea pentsatzen zuten auzo bideen txostenak Diputaziora bidaltzeko eskatu zituzten. Proposamen desberdinak jaso ondoren, udalerriaren egoera eta obren interesa kontuan izanik, Aldundiak diruz lagunduko zituen hamar errepide aukeratu zituen⁴⁸³. Erabaki honekin kontent geratu ez ziren inguru industrialeko udalerriei begira, bertako udalek aurrera eramatea pentsatzen zuten obra publiko desberdinak diruz laguntzeko ezohiko aurrekontuan 100.000 pezetako partida bat onartu zen⁴⁸⁴.

Probintziako langabetu kopurua gutxitzeko beste bide bat, beren sorterritik lanera etorri eta lan gabe aurkitzen ziren norbanako eta familiei beren sorterrira bueltatzeko bidaia erraztea zen. Era honetan probintzian geratzen ziren langabetuek lana aurkitzeko zailtasun gutxiago izango zituzten, garaiko Komisio Gestoren aburuz behintzat. Helburu honekin Justo de Somontek, Bilboko alkate, geroago aztertuko dugun Air Pyrénées aire lineako sortzaile eta Bizkaiko Aurrezki Kutxaren Kontseilariak Bizkaian lanik gabe aurkitzen ziren langileei beren jaioterrira bueltatu ahal izateko bidai gastuak ordaintzea proposatu zuen. Zerbitzua Aurrezki Kutxak bere kaxa antolatu bazuen ere, laster Diputazioa ere inplikatu zen⁴⁸⁵.

⁴⁸¹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00795/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: octubre 1931-febrero 1932, sesión del día 27 de febrero de 1932.

⁴⁸² B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00795/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: octubre 1931-febrero 1932, sesión del día 10 de febrero de 1932.

⁴⁸³ Diputazioak aukeraturiko auzo bideak ondorengoak izan ziren: 1) Abanto Zierbana (La Basterra), 2) Trapagaran (Galindo), 3) Zeanuri (Ipiñaburu), 4) Otxandio (Oleta), 5) Zamudio (Geldos), 6) Galdakao (Bengoetxea), 7) Bakio (Goikoalde), 8) Mañaria (Urkuleta), 9) Berriz (Andikona), 10) Arrigorriaga (Larrasko). B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: marzo-julio 1932, sesión del día 21 de marzo de 1932.

⁴⁸⁴ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: marzo-julio 1932, sesión del día 28 de marzo de 1932.

⁴⁸⁵ POSSE VILLELGA, José (1932), *El paro forzoso en Vizcaya*, Publicaciones del Instituto Nacional de Previsión, Madrid, pp. 16-17.

*“Prestar colaboración a la Caja de Ahorros Vizcaína en la campaña por ella iniciada para reintegrar a los puntos de su procedencia a los obreros parados, que actualmente se hallan en Vizcaya, contribuyendo con el importe de los gastos que pueda ocasionar el traslado de cien obreros, disponiendo para ello de la consignación de doce mil cuatrocientas ochenta y tres pesetas con cincuenta y tres céntimos existente en la suscripción pro-parados abierta en esta Diputación y aumentando si fuera preciso esta cantidad obteniéndola de otras partidas del presupuesto”*⁴⁸⁶.

Laguntza hauetaz baliatzeko hainbat baldintza bete behar ziren. Bizkian patroï baten menpe lan egin izana (kale artistak, langile domestikoak eta autonomoak kanpo geratzen ziren). Lana 1930eko urtarrilaren lehenaren ondoren galdu izana. Marinelak ez ziren probintziako langile kontsideratuko, ondorioz ez zuten laguntza hauetaz baliatzeko aukerarik izango, salbuespen bakarra lana galdu ondoren beren familien ondora bueltatu nahi zuten itsas gizonena izanik. Baziren beren sorterrira bueltatu nahi zuten familiak ere, kasu hauek gainontzekoen aurrean lehentasuna zuten, posible izanez gero, bidaia gastuekin batera altzarien garraioa ere ordainduz. Zerbitzu honetaz baliatzen zirenek, beren helmuga herriko udaletxean giro postal bitartez Aurrezki Kutxak bidalitako lehen momentuei aurre egiteko diru laguntza txiki bat jasoko zuten. 1932ko azken hiruhilekorako Aurrezki Kutxak, Diputazioaren laguntzarekin, 1.191 desplazamendu ordaindu eta 2.029 pertsona beren sorterrira bueltatzea ahalbidetu zuen. Trenbide enpresen⁴⁸⁷ parte hartzea ere funtsezkoa izan zen langabetu kopuru handiago baten desplazamendua ahalbidetzeko orduan. Zerbitzua abian jarri zuten entitateekin billetearen %25a baino ez kobratzea adostu bai zuten, funts berarekin lagun gehiagoren bidai gastuak ordaintzea posible izan zelarik⁴⁸⁸.

⁴⁸⁶ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00795/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: octubre 1931-febrero 1932, sesión del día 28 de enero de 1932.

⁴⁸⁷ Ferrokarrilek ere krisiaren ondorioak pairatzen zituzten, ondorioz zenbait linea ixteko arriskuan aurkitzen ziren, horrek zekartzan kaleratzeekin. Amorebieta-Sukarrieta Ferrokarrilak bizi zuen finantza egoera larriaren aurrean, 1932an zehar bere esplotazioaren ondorioz eman zitekeen defizita kitatzeko konpromisua hartu zuen Diputazioak. 35.000 pezeta arte, beti ere Estatuak 50.000 pezetako diru laguntza bat onartuz gero. Zerbitzua eteteak bertako langileen kaleratzea suposatzeaz gain, bere menpeko merkataritza eta nekazaritzaren bilakaerarentzat ekarriko zuen kaltea izan zituen Komisio Gestorak kontuan bere erabakia hartu zuenean. B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: marzo-julio 1932, sesión del día 23 de marzo de 1932.

⁴⁸⁸ POSSE VILLELGA, José (1932), *El paro forzoso en Vizcaya*, pp. 17-18.

Merkataritzaren sektoreak ere gogor jasan zuen lan krisiaren eragina, langabetu eta lanaldi murriztuan aurkitzen zirenen eros ahalmenaren eta enpresen kontsumoaren erorketaren ondorioz. *“La causa primordial de la crisis, por lo que afecta a nuestro comercio, es sin duda alguna la falta de trabajo, que ha originado el obligado retraimiento en las compras. Antes, el obrero en general que trabaja en Bilbao (en toda la extensión de la ría), como tenía ocupación segura, compraba el día de la quincena camisas, ropa interior, se encargaba traje y se veía en su semblante alegría del hombre que dispone de unas pesetas para satisfacer el placer de ir bien vestido”*⁴⁸⁹. Testuinguru honetan Bilboko Merkataritza Zentroko Komisioak, Diputazioak 1932ko ekitaldirako geratzen ziren hurrengo bederatzi hilabetetarako prestaturiko sarrera eta irteeren aurrekontuan, gastuen atalean hainbat murrizketa egitea eskatu zuen. Era honetan prestatzen ari zen zergen gaineko erreformaren eragina leuntzeko helbururekin. Aurrekontuan ageri ziren hainbat partida, zuzenean desagerraraztea eskatu zen: baso berritzeak, errepideen kontserbazio lanak (asfaltatze lanak), Euskal Herria Draga (Estatuari ematea proposatzen zuten) eta Auzo Eskolak (hauek ere Estatuaren esku lagatzea aholkatuz). Era honetan tinbrea eta kontribuzio industrial zein komertzialaren gaineko zergen igoera ekidin nahi zuten, beren aburuz hauek merkatarien biziraupena arrisku larrian ipini bai zezaketen bizi zuten egoeraren ondorioz. Diputazioak ahal zen neurrian eskakizun hauek kontuan izango zituela adierazi bazien ere, argi laga zuen inola ere ezin zituela bere betebeharrak eta gastuak alde batera utzi. Dena den, egoera apur bat leuntzeko asmoz merkatariek igorritako ordainagirien gaineko tinbrearen inpostuaren erreforma bertan behera lagatzea adostu zen, horren ordeztan industria eta merkataritza kontribuzioa %12an finkatu ordeztan %13an ezarri⁴⁹⁰. Dena den hauek ez ziren zergen alorrean krisiaren ondorioz egin ziren kontzesio bakarrak izan:

“En vista del anormal desarrollo de las actividades económicas mundiales, se concede a la Sociedad “Smith, Horn y Compañía” y se declara aplicable a todas las Sociedades que se encontraren en el mismo caso, la prórroga de

⁴⁸⁹ Editoriala (1933), “El reflejo de la crisis en los diversos ramos de la vida comercial de Vizcaya”, *Información*, 1933ko urtarrilak 30, eta ERKOREKA, Mikel (2014), “Bizkaiko krisi industrialaren azterketa (1929-1936): langabezia eta krisi fiskala”, p. 115.

⁴⁹⁰ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: marzo-julio 1932, sesión del día 31 de mayo de 1932.

un año, para elevar a definitiva la liquidación de Impuesto de Derechos Reales, girada provisionalmente su liquidación” ⁴⁹¹.

Diputazioaren erreguen aurrean, Indalecio Prieto Herri Lan Ministroak probintziak bizi zuen egoera lehen pertsonan ezagutzeko bisita bat burutu zuen 1932ko maiatzean⁴⁹². Testuinguru honetan Aldundiak Gobernu Zentralaren eskutik lan krisiari aurre egiteko herri lanak sustatzeko 10 miloi pezetako aurrerakin bat lortu zuen, 1934tik aurrera itzultzen hasi behar zena. Zenbateko honekin Diputazioak lan krisiari aurre egiteko 12.580.402,04 pezetako aurrekontua zuten herri lan multzo bat prestatu zuen⁴⁹³. Dena den hau ez zen behin behineko zerrenda bat baino gehiago, Diputazioak bertan ageri ziren obrak aurrerago ager zitezkeen eta langile gehiago behar zituzten lanengatik ordeztzeko eskubidea gorde bai zuen. Bestetik, ahalik eta langabetu kopuru handiena barneratzeko helburuarekin, Aldundiak lanak kontrata bidez egin ordez bere kabuz aurrera eramane zitzakeen⁴⁹⁴. 1933ko maiatzean Estatuak errazturiko 9.999.996 pezeta eta Diputazioaren baliabideekin planteaturiko lan guztiak aurrera eramatea ezinezkoa zela eta ikusirik, jada hasita zeudenekin jarraitu eta erabilgarrienak zirenak sustatzea erabaki zen⁴⁹⁵.

Mailegu honek izaera berezia zuen, izan ere Kontzertu Ekonomikoa zuten gainontzeko probintziak ez zuten horrelako salbuespen laguntzarik jaso. Estatuak langabeziari aurre

⁴⁹¹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: marzo-julio 1932, sesión del día 31 de mayo de 1932.

⁴⁹² B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: marzo-julio 1932, sesión del día 30 de marzo de 1932.

⁴⁹³ Estatu zentralak emandako mailegu honekin ondorengo lanak aurrera eramatea erabaki zen hasiera batean: 1) Errepideen eraikuntza: Garmoko mintegikoa, Arboleda-Piedras Negras, Abanto Zierbena, Bilboko erietxea eta baso bidearen arteko lotura, Gangurenako baso bidea eta Gallokoaren arteko lotura, Barakaldoko baso bidea. 2) Zabaltze lanak: Basurto-Burtzeña, Galdako-Urgoiti, Burtzeña-La Rigada, Urgoiti-Igorre, Ibarrekolanda-Asua, Santo Domingo-Enekuri. 3) Zuzenketa lanak: Miraballeseko Zubia, Gallarta-Balastera, Sestao-Portugalete, Urioste-Galindo, Babcock-Sestaoko Portugalete errepidea, San Martin-La Arena (Uholdeak ekiditeko helbururekin), Pobeñako harri lubeta, Trapagaran-Galindo. 4) Errepide loturak: Santurtzi, Axpe, Pobeña-Kobaron, Kardeo-La Cuesta, Babcock-San Vicente, San Estebango aldapa, Larrasko. 5) Trenbide pasaguneen ezabaketa: La Cuadra, Berango, Urduliz. 6) Baso berritzeak: Muskiz, Bilbo, Otxandio, Zeanuri Arrankudiaga, Zeberio eta Barakaldoko mendien baso berritzea. 7) Eraikinak: Puerikultura eta amatasun pabiloien eraikuntza.

⁴⁹⁴ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: marzo-julio 1932, hainbat egun.

⁴⁹⁵ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: enero-abril 1933, sesión del día 13 de mayo de 1933.

egiteko gastu politika hedakor bat aurrera eramán zuenean ere, Araba eta Gipuzkoak jasotako baliabideak mugatuak izan ziren orokorrean⁴⁹⁶.

Bizkaiaren kasuan, laguntza hau estatu mailan krisi industrialera era bortitzenean jasaten zuen lurraldea eta Indalecio Prieto Herri Lan Ministerioaren aurrean egotearen ondorio izan zela esan daiteke. Dena den, kontuan izan behar dugu hau ez zela diru laguntza bat, interesik ez zuen mailegu edo aurrerakin bat soilik baizik. Aldundiak krisiaren eraginez bizi zuen sarrera fiskalen gainbehera eta abian jarri behar izandako gastu sozialen aurrean eskainiriko oxigeno botila bat alegia.

“Es una concesión, sí, todo lo estimable que se quiera, pero que no ataca al problema de la crisis en sus bases mismas, y que, en lo que alivia el paro forzoso obrero, comporta una carga más para reembolsar, a su tiempo, el préstamo con que se facilita a nuestra Diputación la posibilidad de realizar obras con aquel fin; el cual, en verdad, por su carácter y alcance, es más de incumbencia del Estado nacional, dueño de vastos recursos, que de la Administración local, tan limitada en recursos propios”. “Las gestiones del ministro señor Prieto, y sus resultados”⁴⁹⁷.

Herri lanekin soilik langabetu guztiei bizirauteko diru sarrera minimo batzuk bermatzea ezinezkoa zenez, Aldundiak era esperimentalean funtzionatuko zuen subsidio bat martxan jartzeko erabakia hartu zuen. Langabeziaren Funtz Probintzialaren osaketa 1932ko abuztuaren 26an onartu bazen ere, hau ezartzeko eztabaidak ekainean hasi ziren. Funtza, patroien, langileen eta era boluntarioan eginiko aportazioen bitartez osatu zen. Patroiek (korporazio publikoak barne) ordainduriko soldata, lansari eta ordainsarien %1arekin lagundu zuten. Langileek berriz, beren soldaten %1a eman zezaketen. Bestelako norbanako, entitate edo elkarteek eginiko aportazioak ahaztu gabe. Baliabideen banaketari zegokionean, langile elkarteek, langileek beren alde eginiko dohaintzak eta patroiek egindako aportazioen kantitate bera jaso zuten, langabezia egoeran aurkitzen

⁴⁹⁶ Ministerio de Obras Públicas. (1931ko maiatzaren 25) “Ley del 25 de mayo de 1931”, *Gaceta de Madrid*, ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomiko eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937). Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, pp. 212-213.

⁴⁹⁷ Editoriala (1932), “Las gestiones del ministro señor Prieto, y sus resultados”, *Información*, 1932ko maiatzaren 30a, ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomiko eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937). Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, pp. 212-213.

ziren beren afiliatuen artean banatzeko. Helmuga edo elkarterik aukeratu gabe egindako dohaintzek funts komunean bukatzen zuten, patroien aportazioaren soberakinarekin batera, baliabide hauek lan poltsetan izena emanda zuten langileei laguntzea zuten helburu. Laguntzaren zenbatekoa elkarte bakoitzak jasotzen zuen kantitatearen eta langabetu kopuruaren arabera finkatzen zen⁴⁹⁸. Hasiera batean 6 hilabeteko prestatu bazen ere, azkenean 3 hilabetez baino ez zen martxan egon⁴⁹⁹.

7.2 Taula: Langabeziaren Funts Probintzialaren Bilakaera

	Urria	Azaroa
Patroien aportazioa	131.438,21	144.444,08
Langileen Aportazioa	83.372,07	95.745,76
Dohaintzak	726,50	2.500,00
GUZTIRA	215.536,78	242.689,84
Langile elkarteentzat	122.668,36	144.426,56
Lan Poltsentzat	91.300	93.580
Funts Probintzialarentzat	1.568,42	4.683,28

Iturria: POSSE VILLELGA, José (1932), *El paro forzoso en Vizcaya*, pp.19-21. eta B.F.A.HSekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: marzo-julio 1932, hainbat egun.

Laguntza jaso ahal izateko hainbat baldintza bete behar ziren dena den, hala nola, 14 urte baino gehiago eta 65 baino gutxiagoko langilea izatea eta 1929ko abenduaren 31 baino lehen Bizkaian bizitzen egotea. Funtsaren gestioari dagokionean, langileak Aurrezki Kutxak ipini zituen bitartean baliabide materialak Diputazioaren eskutik joan ziren.

Ekimen Pribatua sustatzeko saiakerak

Obra publikoen alorrean Errepublikaren etorrerak etete bat ekarri ez zuela ikusi badugu ere, ezin dezakegu gauza bera esan eraikuntza pribatuei dagokionean. Francisco Cominek ere krisiren gaiztotzea, II. Errepublikaren inbertsio publikoen gaineko politika desberdinei baino gehiago, honen iritsierarekin inbertsio pribatuak bizitako uzkuertzeari leporatzen dio⁵⁰⁰. Bizkaiko komunikabide kontserbadoreen artean “konfiantza krisia”

⁴⁹⁸ POSSE VILLELGA, José (1932), *El paro forzoso en Vizcaya*, Publicaciones del Instituto Nacional de Previsión, Madrid, pp. 19-21.

⁴⁹⁹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: marzo-julio 1932, hainbat egun.

⁵⁰⁰ COMÍN, Francisco (2011), “Política y economía: Los factores determinantes de la crisis económica durante la Segunda República (1931-1936)”, pp. 70-75.

terminoa orokortu zen, patronalak eta klase ahaldunek gobernu berriari eta klase popularrari zioten beldurra islatzen zuena⁵⁰¹. Ekimen pribatua eta obra hauek, batez ere etxe bizitza berrien eraikuntza, sustatzeko helburuarekin Diputazioak, Bilboko Udalak eta Hiri Propietate Ganbarak hainbat zerga salbuespen aztertu zituzten⁵⁰².

Ez zen horrelako salbuespenak aztertzen ziren lehen aldia, 1911ko ekainaren 12ko Casas Baratas delako Legeak, etxeen jabeak zergak ordaintzetik libratu eta eraikuntza sozietateei maileguak errazteko sistema bat artikulatu zuen. 1918an Legeak izandako garapen eskasaren aurrean Mariano de la Torre, Eusko Alderdi Jeltzaleko Diputatuak, Bilboko alkate zen alderdi bereko Mariano Aranaren babesarekin, langile eta erdi mailako klaseei zuzenduriko etxebizitzaren eraikuntza sustatu eta diruz laguntzea proposatu zuen⁵⁰³. Dena den ekimen hauek langile klaseak bizi zuen etxebizitza falta konpontzen saiatzea izan zuten helburu, 1930eko hamarkadan, arazoa konpondurik ez bazegoen ere, prioritate nagusia langabetuen kolokazioa bilakatu zen. 1932an Bilbon, eraikuntzaren sektoreko 2.300 langile inguru lanik gabe aurkitzen zirela kalkulatu zen⁵⁰⁴.

Errepublikaren garaian aldiz, hiriburuan alokairura zuzenduko ziren etxebizitza eraikinen garapena bultzatu nahi izan zen, era horretan lan krisiari eta etxebizitza eskasiaren arazoei aurre egiteko nahiarekin. Helburu horrekin, Udal eta Diputazioaren era guztietako eskubide, kontribuzio eta zergetatik salbuetsirik geratzen ziren⁵⁰⁵. Laguntza hauetaz baliatzeko epea 1933ko urtarriletik 1934ko iraila arte luzatu zen⁵⁰⁶. Hiriburutik kanpoko

⁵⁰¹ DIAZ FREIRE, José Javier (1990), *Expectativas y frustraciones de la Segunda República*, p. 63, eta SANFELICIANO, María (1990), *UGT de Vizcaya (1931-1936)*, pp. 50-52

⁵⁰² B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: agosto-diciembre 1932, sesión del día 24 de septiembre de 1932.

⁵⁰³ AZPIRI, Ana (2000), *Urbanismo en Bilbao 1900- 1930*, pp. 283-286.

⁵⁰⁴ MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier (2011), *La arquitectura racionalista en Bilbao (1927-1950). Tradición y modernidad en la época de la máquina*, pp. 196-205.

⁵⁰⁵ Alokairura zuzenduriko etxeen kasuan, zergak ordaintzetik salbuetsirik geratzen ziren epea errentaren araberakoa zen: 1) 75 pezeta hileko errenta dutenak, 15 urtez salbuetsirik, 2) 125 pezetako hilabeteko errenta dutenak, 12 urtez salbuetsirik 3) 75 pezetako hilabeteko errenta dutenak, 10 urtez salbuetsirik, 4) 250 pezetako hilabeteko errenta dutenak, 8 urtez salbuetsirik, 5) 250 pezetatik gorako hilabeteko errenta dutenak, 6 urtez salbuetsirik.

⁵⁰⁶ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: enero-abril 1933, sesión del día 9 de enero de 1933. Informazio gehiagorako ikusi: ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomiko eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937). Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, pp. 386-388.

Ondorengo aldizkarietako artikulak ere: Editoriala (1933), "La exención total de impuestos a las nuevas construcciones", *Propiedad y construcción*, 1933ko urtarrila. Editoriala (1934), "Las exenciones a la

eraikuntzak bultzatzeko asmoarekin, hauek probintziako lurralde kontribuzioaren gaineko kuotak ordaintzeaz zortzi urtez libratzea adostu zen 1932ko azaroan ⁵⁰⁷.

7.3 Taula: Etxebizitza berrien eraikuntza Bilbon (1929-1936)

	Arrunta	Bikoitza	Hirukoitza	Laukoitza	Bestelako eraikuntza	Guztira
1929	23	92	5	8	21	151
1930	18	97	3	5	10	133
1931	32	32	2	2	4	72
1932	33	41	3	3	9	89
1933	6	22	3	1	3	37
1934	20	32	4	6	8	70
1935	8	43	1	3	19	73
1936	5	39	2			46

Iturria: CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO. Memoria comercial del año 1936, Bilbao: Artes Gráficas Grijelmo; 252 eta ERKOREKA, Mikel (2014), "Bizkaiko krisi industrialaren azterketa (1929-1936): langabezia eta krisi fiskala", p. 104.

Lantegi berriak ireki nahi zituzten enpresei ere salbuespen fiskalak eskaini zitzaizkien, probintziako industria dibertsifikatu eta enplegua sustatzeko asmoarekin. Politika hauetaz baliatu ziren enpresen artean, Firestone Hispania nabarmentzen da. 1933an Basaurin ireki zen Sozietate Anonimo berria, Firestone Tire & Rubler Company Estatubatuarren filial iberiarra eta aurretik 1926an Bilbon sortu zen Comercializadora de Neumáticos S.A. delakoaren ondorengoa zen ⁵⁰⁸.

Aire linea bat sortzeko saiakerak ere egon ziren garai honetan. Baina enpresa honen sustatzaile zen elkarteak ez zuen hau martxan jartzeko beharrezko babesa lortzerik izan. Diputazioak atek itxi ez bazizkion ere, lehenik beharrezko baldintzak betetzen zituen aerodromo bat eraiki behar zela adierazi zion. *“Desestimar la solicitud de subvención presentada por la sociedad Aviación Vizcaína para establecimiento de líneas aéreas por entender esta Comisión es preciso solucionar primeramente la cuestión el aeropuerto”* ⁵⁰⁹. Helburu horrekin 1933ko uztailean Aldundiak aireportu baten eraikuntza

construcción en los pueblos de Vizcaya se prorrogan hasta el 20 de julio próximo”, *Propiedad y construcción*, 1934ko maiatza. Editoriala (1934), “Prórroga de las exenciones a los edificios de nueva construcción”, *Propiedad y construcción*, 1934ko uztaila.

⁵⁰⁷ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: agosto-diciembre 1932, sesión del día 18 de noviembre 1932.

⁵⁰⁸ ALONSO OLEA, Eduardo (2010), "El Concierto Económico como herramienta. Crisis económicas y políticas anticíclicas de las Diputaciones vascas 1867-1936", p. 558. eta ALONSO OLEA, Eduardo (2018), *FIRESTONE HISPANIA*. Auñamendi Entziklopedia on line), Kontsulta data: 2018ko Irailaren 08a, Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/firestone-hispania/ar-65615/>

⁵⁰⁹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: septiembre 1933-enero 1934, sesión del día 13 de mayo de 1933.

aztertzeko komisio bat sortu zuen, hainbat Diputatuk eta Bilboko Udaletxeko ordezkariak osatu zutena⁵¹⁰. Proiektuak urte horietan hazkunde nabaria bizitzen ari zen aire garraioa Bizkaiko hiriburura gerturatu nahi zuen. Obrek ekarriko zuten lan kargak, langabetu askoren aldi baterako kolokazioa ahalbidetuko zuen bitartean. Lehen euskal aire linearen sorrerarako, 1936ko Gerra iritsi arte itxaron beharko dugu, liskar armatuaren eta blokeo egoeraren aurrean, ekonomiaren etetea saihesteko Euzkadiko Gobernuak Air Pyrénées konpainia sortu zuen arte alegia.

1933ko irailaren 27an, Komisio Gestorak bere dimisioa aurkeztu eta Errepublikako Bigarren Biurteko Gobernuak Diputazioa zuzenduko zuen Gestora berria hautatzeari ekin zion. Gestora agintean egon zen denboran, Langabeziaren arazoak aztertu eta honi erremedio desberdinak ipintzeaz arduratu behar zen kabinetea, Diputazioaren Kolokazio Bulego bezala definitu dezakegunaren garapena oso motel joan zen, 1933ko aurrekontuan ere ez zen bulegoa martxan ipintzeko partidarik ageri⁵¹¹. Bulegoa abian jarri ez bazen ere, Gestorak krisiari aurre egiteko politikaren garapenera baliabide ugari zuzendu zituen. Obra publikoetara zuzenduriko gastuak nabarmen egin zuen gorantz eta ez zuen maileguak eskatu eta zorpetzeko arazorik izan. 1933ko urriaren 10ean Komisio Gestora berriak Diputazioaren gaineko kontrola hartu zuen.

Bigarren Biurteko Komisio Gestora (1933ko urria, 1936ko martxoa):

Gobernu Zentrala aukeratzeko hauteskunderetan Alderdi Erradikalak Bizkaian emaitza kaxkarrak lortu bazituen ere, Komisio Gestorea aukeratzeko sistemaren ondorioz, Diputazioa alderdi honen esku geratu zen⁵¹², presidente kargurako Juan Gallano aukeratuz⁵¹³. Agintari probintzial berriek ordu arte aurrera eramanoiko gastu politikaren

⁵¹⁰ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: septiembre 1933-enero 1934, sesión del día 27 de julio de 1933.

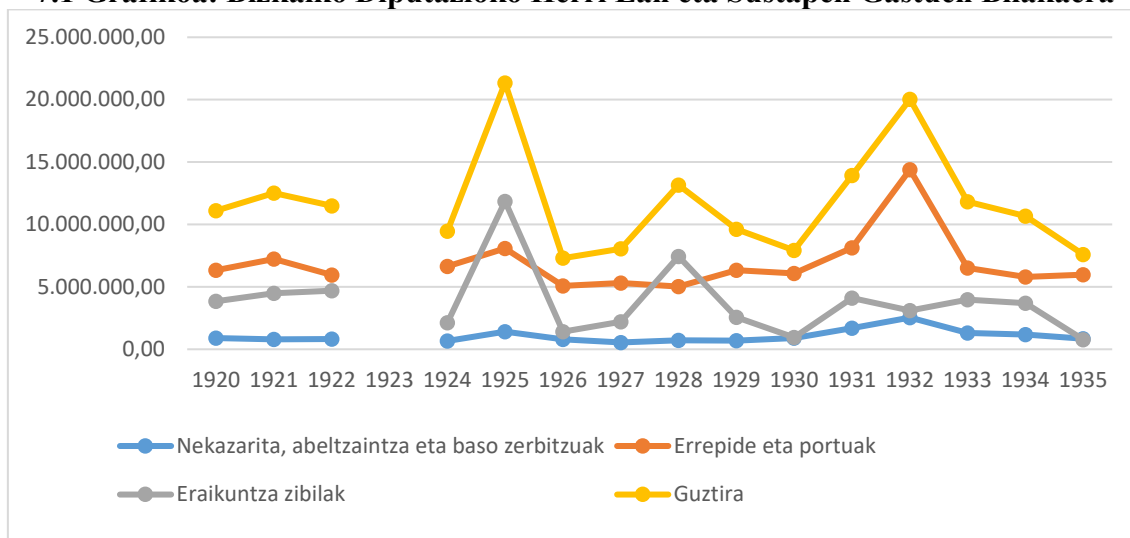
⁵¹¹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: septiembre 1933-enero 1934, sesión del día 5 de julio de 1933. eta sesión del día 8 de agosto de 1933.

⁵¹² B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: septiembre 1933-enero 1934, sesión del día 10 de octubre de 1933.

⁵¹³ Juan Gallano Bengoetxea (1886-1966), Beran, Nafarroan, jaio eta Bizkaian bizi izan zen. Probintzia horretako Diputatu urte askotan, 1919an Auzo Eskolen sorrera ekarri zuen mozioaren aurkezlea izan zen. Bigarren Errepublikan zehar, Bigarren Biurtekoaren garaian Bizkaiko Diputazioko Komisio Gestorako Presidentea izan zen, aukeratu eta gutxira dimisioa aurkeztu bazuen ere, laster bueltatu zen. Informazio gehiagorako, ikusi: ALONSO, Eduardo (2014), "Bizkaiko Probintziako Diputazioa Kontzertu Ekonomikoaren erregimen ekonomiko-administratibo berrian. 1877-1937", AGIRREAZKUENAGA, Joseba eta ALONSO, Eduardo, *Bizkaiko Foru Aldundiaren Historia. 1500-2014*, p. 450.

gainean murrizketak egitearen alde azaldu ziren. Gobernu berriak lan krisiari aurre egiteko politiketan erreparatu bazuen ere, bere prioritatea defizitaren kontrola izan zen. Mikel Erkorekak bere tesian azaltzen duen bezala, Diputazioko Kontulari Nagusiak eta ogasun saileko beste hainbat goi teknikarik ez zuten lehen biurteko Gestoraren aurrekontu politika begi onez ikusi. 1933ko abuztuan jada, Eloy Criado kontulari nagusiak Lehen Biurteko Gestoraren gastu politikaren inguruko kritika sakon bat egin zuen, ematen ziren aurrekontu desoreken ondorioz. Bere aburuz premiazkoa zen diru sarrerak handitzeko hainbat erreforma fiskal aurrera eramatea eta ordu arte jarraituriko herri lan politika eten, edo erritmoa diru sarrerek ahalbidetzen zuten maila batera mugatzea⁵¹⁴. Gestora berriak bat egin zuen Kontulari Nagusiaren irizpideekin, defizita kontrolatzeko orduan bere gomendioak kontuan izan zituztelarik⁵¹⁵. 1935erako, ohiko aurrekontua aurreko urtekoarekin alderatuz 12.741,33 pezeta eta ez ohikoa 4.120.290,78 pezeta murriztea lortu zuten⁵¹⁶. Murrizketa hauen ondorioz obra publikoen eraikuntzak gainbehera nabari bat bizi izan zuen 1935ean zehar, eraikuntza fasean aurkitzen ziren lan askoren garapena moteldu egin zelarik baita ere⁵¹⁷.

7.1 Grafikoa: Bizkaiko Diputazioko Herri Lan eta Sustapen Gastuen Bilakaera



Iturria: Egileak egina ondorengo datuak erabiliz; ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta*

⁵¹⁴ ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomiko eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937). Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, pp. 387-388.

⁵¹⁵ AGIRREAZKUENAGA, Joseba., ALONSO, Eduardo (ed), (2014), *Bizkaia Foru Aldundiaren Historia. 1500-2014*, p. 453.

⁵¹⁶ Editoriala (1934), "El presupuesto provincial para 1935", *Información*, 1934ko abenduak 31.

⁵¹⁷ Informazio gehiagorako, ikusi: ERKOREKA, Mikel (2014), "Bizkaiko krisi industrialaren azterketa (1929-1936): langabezia eta krisi fiskala", pp. 91-119.

Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomiko eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937). Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena.

Dena den, papel gainean behintzat, Aldundiak herri lan desberdinak garatzeko interesa erakutsi zuen. Hauek aurrera eramateko baldintza moduan, Estatuaren parte hartzea edo lortzen zailak ziren betebeharrak batzuk exijitu bazituen ere. Gauzak horrela obra berri asko ez ziren proiektu huts izatetik pasa. Gestora berriak ferrokarril desberdinen garapenean interesa jarri zuen, zentzu honetan Otxandio eta Legutio arteko ferrokarrilaren eraikuntza 150.000 pezetarekin diruz laguntzeko prest zegoela adierazi zuen. Beti ere lan horietan jardungo zuten langileen bi heren Bizkaiako bizilagunak izatea onartuz gero⁵¹⁸. Komisioaren arreta piztu zuen beste trenbide proiektuetako bat Lizarra-Marcillarena izan zen, beti ere zabalera arrunteko, hots iberiarreko, ferrokarril bat eraikitzea adostuz gero⁵¹⁹. Ferrokarril hau eraiki zedin Bizkaiko Diputazioak interes bikoitza zuen: Batetik Bizkaia eta Nafarroaren arteko merkataritza bultzatzeko tresna egoki bat zen, distantzia laburtu eta etorkizunean aurrera eraman zitekeen luzapenei atea irekitzen zielako. Bestetik, hau aurrera eramanez gero, trenbide errail, automotore, kotxe eta bagoiak eraikitzeaz arduratzen ziren lantegi bizkaitarren lan kargan eragin zuzena izango zuelako.

7.4 Taula: Ferrokarril material mugikorraren ekoizpena Bizkaiako Industrietan

	Lokomotorak		Arrastrea		
	Lurruna	Elektrikoa	Kotxeak	Bagoiak	Bestelakoak
1928	86	21	26	312	
1929	68	31	33	230	17
1930	59		19	424	
1931	42		23	25	
1932	5		29		
1933	1	13	11	18	

Iturria: DÍAZ FREIRE, José Javier (1990), *Expectativas y frustraciones de la Segunda República*, EHU, Bilbo, p. 161 eta ERKOREKA, Mikel (2014), "Bizkaiko krisi industrialaren azterketa (1929-1936): langabezia eta krisi fiskala", p. 103.

Aurreko Komisio Gestorak egin bezala, agintari berriek ere udalerrri desberdinei lan krisiari aurre egiteko erabili zituzketen obra publiko desberdinen proposamenak

⁵¹⁸ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: septiembre 1933-enero 1934, sesión del día 28 de noviembre de 1933.

⁵¹⁹ Trenbide estua edo metro bateko zabalaren alde eginez gero, Diputazioa lanak laguntzeko prest agertzen zen baita, beti ere zabalera iberiarreko erraz egokitu zitezkeen lanak aurrera eramatea onartuz gero, lan guztien (lurrak eta geltokiak kanpo) %9a ordaintzeko konpromisua bere eginez. Trenbide estua baina zabalera arruntera egokitze lanak jada prest izatea adostuz gero, aurreko zenbatekoari kilometroko 5.000 pezetako diru laguntza bat gehitzeko prest ageri zen gainera. Informazio gehiagorako, ikusi: B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: febrero-mayo 1934, sesión del día 20 de abril de 1934.

bidaltzeko eskatu zieten, herri eta auzo bideetan zentratu⁵²⁰. Dena den aurreko lehiaketan onarturiko lanetako asko ez ziren eraikirik aurkitzen⁵²¹. Programa berrian hauek aurkeztutzat hartuko baziren ere, Gestorak eraikuntza ordena berrantolatzea erabaki zuen, errepide hauek asetzen zituzten beharren arabera⁵²². Prozesu guzti honek eraikitzeaz zeuden auzo bideen obren hasiera atzeratzea eta jada hasirik zeuden lan desberdinen moteltzea ekarri zuen. Bestetik lehen mailako errepideen alorrean, eraikuntza berriak eten eta sare nagusiaren konponketa eta hobekuntzaren aldeko apustua egin zen. Zabaltze, zuzentze eta bestelako konponketa hauek langabetu batzuei aldi baterako kolokazio bat eskaintzea espero zuten, obra berrien eraikuntzak ekarriko lukeen gastua saihestuz⁵²³.

Diputazioaren errepide sarearen konponketa eta bestelako lanetaz arduratzen ziren behin behineko peoien lanaldia 4 egunetik 6 egunera pasatzea erabaki zen baita ere. Honek lanean aurkitzen zirenen diru sarreren eta bizi baldintzen gainean eragin positiboa bazuen ere, txandakatze sistema edo peoi berrien kontratazioa oztopatzen zuen⁵²⁴. Gainera langile berrien sarrera era zuzenagoan kontrolatzeko helbururekin beren kontratazio eta lan eskariak Komisio Gestoreko Ponentzia desberdinek kudeatu ordez, zuzenean Presidenteak egitea erabaki zen⁵²⁵.

⁵²⁰ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: septiembre 1933-enero 1934, sesión del día 26 de diciembre de 1933.

⁵²¹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: febrero-mayo 1934, sesión del día 4 de abril de 1934.

⁵²² Komisio Gestorak prestaturiko prioritarearen arabeko auzo bideen zerrenda ondorengo eran geratu zen antolaturik: 1) Abadiño-Matiena, 2) Derio Lujua-Larraoetxe Aldekona, 3) Maruri Asteinzas-Igartua, 4) Zeanuri-Izurza, 5) Abanto Zierbena-Triano, 6) Zeanuri-Urbe, 7) Zeanuri-Asterria, 8) Lujua-Leuros, 9) Fruniz-Botiola, 10) Zeanuri-Arzuaga, 11) Berriz-Patal, 12) Zeanuri Otzerinmendi, 13) Berriz-Olabe, 14) Errigoitia-Jainko, 15) Bakio-Zubiaur, 16) Bakio-Bekoerrotalde, 17) Lezama-Belakurri, 18) Abanto Zierbena-Castaños, 19) Berango-Pozozabalo, 20) Mañaria-Landaluze, 21) Morga-Oñarte, 22) Zeanuri-Urtalde, 23) Morga-Meaka, 24) Galdakao-Urreta, 25) Galdakao-Usansolo, 26) Gamiz-Olagorta, 27) Urduliz-Dobarangoikoa, 28) Mañaria-Larrabaieta, 29) Urduliz-Osabema, 30) Maruri-Villabaso, 31) Sondika-Laujarra, 32) Sondika-Iraurixeta, 33) Errigoitia-Elejalde, 34) Bakio-Atalaia. B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: junio-diciembre 1934, sesión del día 6 de julio de 1934.

⁵²³ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: febrero-mayo 1934, sesión del día 27 de abril de 1934.

⁵²⁴ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: septiembre 1933-enero 1934, sesión del día 15 de enero de 1934.

⁵²⁵ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: febrero-mayo 1934, sesión del día 9 de marzo de 1934.

Hau gertatzen zen aldi berean, probintziako hainbat udalerrri beren langabetu zerrendak osatzen eta datuak Diputaziora bidaltzen zihoazen. Hauen bitartez lan krisiari aurre egiteko herri lanak eskuratzeaz gain, hainbat udalerririk, era esperimentalean funtzionatu zuen langabetuei zuzenduriko diru laguntza zerbitzua berreskuratu nahi zuten⁵²⁶. Dena den Gestora Berriak argi utzi zuen ez zuela subsidiorik abian jarri nahi edo udalek beren kabuz antolatu zitzaketenak diruz laguntzeko asmorik. Ondorengo hilabetetan ikusi zen bezala, langabezia eta bestelako arazoen gainera aurrekontuen estabilitatea eta gehiegizko zorpetzea eragozteko aurkitzen bai ziren.

*“Desestimar la petición formulada por el ayuntamiento de Erandio de que se le conceda una cantidad con el fin de poder repartir subsidio a los obreros parados inscritos en la Bolsa municipal, por impedirlo el estado precario de la Hacienda provincial y teniendo además en cuenta que al acceder a su petición podrían formular otra idéntica todos los Ayuntamientos de la provincia que también tienen obreros parados y sería de todo punto imposible el poder atenderlas”*⁵²⁷.

Langileen kolokazioarekin jarraituz, 1934ko martxoa eta abuztua bitartean Komisio Gestorak Langileen Erretiroa eta Aldundiak bultzaturiko herri lanetan jardun behar zuten langabetuen zerrenda kudeatzeko errepideen saileko bi langile zeregin hauetara zuzendu zituen. Errepideen Saileko lehen ofizial eta sail bereko 3. mailako behin behineko ofizial baten esku geratu zen egin behar honek, ez zuen inola ere ez 1931ko azaroaren 27ko, Langileen Kolokazioaren inguruko Legea zein Kolokazio Bulego Probintzial baten zeregina betetzen. Era honetan, komisioak langabetuen kolokazioari baliabide ekonomikorik zuzentzeko inolako interesik ez zuela argi geratu zen: *“...a condición de que con esta organización no aumente en forma alguna el gravamen económico que hoy soporta la Diputación con el desempeño de tal servicio; y dese cuenta a la diputación de Guipúzcoa”*⁵²⁸.

⁵²⁶ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: septiembre 1933-enero 1934, sesión del día 10 de enero de 1934.

⁵²⁷ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: septiembre 1933-enero 1934, sesión del día 15 de enero de 1934.

⁵²⁸ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: junio-diciembre 1934, sesión del día 10 de agosto de 1934.

Komisio Berriak, aurretik aipatu dugun bezala, politika guztien gaitetik zorpetzea ekiditeko helburua zuen. Ondorioz lan krisiari aurre egiteko neurriak bigarren plano batean geratu ziren. Zentzu honetan langabetuen kolokazioak Aldundiaren gastuan izan zezakeen eragina mugatzeko asmoarekin, Estatuaren baliabideak eskuratzeko saiakera desberdinak egin zituen. Madrileko Gobernu eta Langabezia Batzorde Zentralaren bitartez herri lan desberdinak burutzeko diru laguntza txikiak eskuratu zituzten, 1934ean inbertitzeko baldintzarekin⁵²⁹. Lan hauek 1934a amaitu aurretik hasi ez zirenez, hein batean Aldundiaren gastua handitzea ekarriko zutelako, diru laguntzak ez galtzeko, obrak hasteko epea luzatzeko eskatu behar izan zen abenduan⁵³⁰. Aurreko biurtekoan zehar lan krisiari aurre egitea helburu zuten herri lanak sustatzeko Gobernu Zentralak emaiko hamar miloi pezetako maileguaren itzulera atzeratzen saiatu ziren baita ere, egoera finantzarioaren eraginez Korporazioa esfortzu hau egiteko egoeran aurkitzen ez zela argudiatuz⁵³¹. Diputazioaren argudio nagusia sistema fiskal zentrala zuten probintziek jasotako laguntzak itzuli behar izan ez zituztela zen, Bizkaiaren kasuan hauek mailegu hutsak izan ziren bitartean. Era honetan zenbatekoa itzuli behar bazuen, gutxienez honen ordainketa atzeratzen saiatu zen Aldundia. Gutun eta eztabaida askoren ostean Aldundia 1935ean hasi behar izan zen mailegua itzultzen⁵³².

Hurrengo urteko lehen erdian zehar proiektu zahar eta berriak barne hartzen zituen herri lan plan handizale bat prestatzeko nahia azaldu zuen Komisio Gestorak. *“Con el propósito de colaborar en la política nacional encaminada a resolver el problema del paro obrero, la Comisión gestora de la Excma. Diputación de Vizcaya aprueba el siguiente Plan de Obras públicas provinciales”*⁵³³. 46 miloi pezetako aurrekontu bat zuen

⁵²⁹ Batzorde Zentralak emandako diru laguntzen bitartez hurrengo lanak aurrera eramatea adostu zen: 1) Zamudioko landetxe probintzialeko makinaria biltegia (40.000 pezeta), 2) Elorritxueta-Gallo Baso Bidearen zabaltze eta konponketa lanak (97.540 pezeta), 3) Puerikultura Institutuko iturgintza eta igeltsaritza lanak (89.379,70 pezeta), 4) Eroetxeko errepidearen erdainkuntza, eraikin horretarako Juntak emandako 200.000 pezetak lehen bai lehen inbertitzeko helburuarekin. B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: junio-diciembre 1934, sesión del día 24 de octubre de 1934.

⁵³⁰ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: junio-diciembre 1934, sesión del día 5 de diciembre de 1934.

⁵³¹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: junio-diciembre 1934, sesión del día 5 de noviembre de 1934.

⁵³² ALONSO OLEA, Eduardo (1999), *Continuidades y discontinuidades de la administración provincial en el País Vasco. 1839-1978. Una «esencia» de los Derechos Históricos*, pp. 326-327.

⁵³³ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00803/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: enero-junio 1935, sesión del día 31 de mayo de 1935.

plan hau abian jartzeko ordea beharrezkoa zen Gobernu Zentralak lan desberdinen %50a ordaintzea⁵³⁴. Gainera lanetako bat aurrera eramateko beharrezkoa zen Madrilek Kartzela zaharra eraitsi eta probintziako kartzela berria beste orube batean eraikitzea⁵³⁵.

Proiektu hauetako asko horren asmo handikoak ez ziren beste obra publiko batzuekin batera Madrilek, Estatu mailan lan krisiari aurre egiteko eskainiriko diru laguntzetara aurkezteko erabakia hartu zen⁵³⁶. 50 miloi pezetako aurrekontu bat zuen Gobernu Zentralaren programa hau porrot bai izan zen hein handi batean, bai Bizkaiarentzat zein beren proposamenak aurkeztu zituzten beste hainbat probintziarentzat⁵³⁷. Abuztuaren amaierarako Diputazioko Arkitektura eta Errepide sailetako teknikariek aipatu berri ditugun proiektuetako asko eta beren aurrekontuak, laguntza hauek eskatu ahal izateko, prest zituzten jada.

“Disponer que el personal adscrito a la Sección de Arquitectura realice trabajos extraordinarios por las tardes, de tres y media a seis, a partir del día cinco de los corrientes, abonándose la retribución acostumbrada en estos casos, al objeto de que tengan totalmente terminados los diversos proyectos, afectantes a dicha Sección, que deben ser elevados a la Superioridad antes

⁵³⁴ Plan izugarri honek ondorengo lanak hartzen zituen bere baitan: 1) La Rigada (Muskiz)-Bilbo-Olarreaga (Ermua) Errepidea, Bide-Zoru Berezien Zirkuitu Nazionalaren barnean (16.720.000 pezeta), 2) Aireportua (1.750.000 pezeta), 3) Zamudioko Eroetxeko amaiera lanak (12.000.000 pezeta), 4) Zamudioko Landetxea (3.500.000 pezeta), 5) Klinika psikiatrikoa (1.500.000 pezeta), 6) Bulego probintzialen handitze lanak (1.500.000 pezeta), 7) Museoen eraikuntza eta egokitzea (500.000 pezeta), 8) Puerikultura Institutua (300.000 pezeta), 9) Benefizentzia Etxea (2.000.000 pezeta), 10) Basoberritzeak (2.000.000 pezeta), 11) Baso ondarea (1.000.000 pezeta), 12) Baso bideak (2.220.000 pezeta), 13) Baso etxeak (510.000 pezeta) eta 14) Landetxe probintziaren abiaraztea (400.000 pezeta). B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00803/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año:enero-junio 1935, sesión del día 31 de mayo de 1935.

⁵³⁵ B.F.A.H., ACT: J-00803/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año:enero-junio 1935, sesión del día 31 de mayo de 1935.

⁵³⁶ Abuztuan Gobernu Zentralak lan krisiari aurre egiteko estatu mailan banatu beharreko diru partidara aurkezturiko herri lan zerrenda hurrengoa izan zen: 1) Eroetxeko ur horniketa, 2) Gallo-Amorebieta errepidearen zuzentze lanak, 3) Bilbo Balmaseda errepidearen zuzenketa eta trenbide pasabidearen ezabaketa, 4) Ermua-Bizkaiako muga errepidea, 5) landa etxeen hobekuntzarako diru laguntzak, 6) Bolueta-Galdakao eta Cristo-Begoña errepideen arteko lotura, 7) Pagasarriko errepidea, 8) Eroetxeko Errepidea, 9) Landetxeko makinaria pabiloia. B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00804/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1935, sesión del día 31 de julio de 1935.

⁵³⁷ B.F.A.H., Bilbao Duodécima, 0034/003.

del día 20 de los corrientes (abuztua) , para acogerse a los beneficios establecidos por la ley contra el Paro ”⁵³⁸.

7.5 Taula: Estatuaren diru laguntzekin gauzatzea pentsatzen zen herri lan nagusien zerrenda

Obra	Aurrekontua (pezetatan)	Obra	Aurrekontua (pezetatan)
Eroetxearen amaitze lanak	8.014.217,44	Bilbo-Donostia errepidearen zabaltze lanak 11-15 kilometroak	1.080.334,19
Puerikultura Institutua	438.932,87	Igorre-Matiena arteko bariantea Bilbo-Donostia errepidean	793.817,22
Landetxeko makinaria pabiloia	141.726,12	Ermua-Gipuzkoako muga, Bilbo-Donostia errepidearen zabaltze lanak	595.250,70
Punta Galeako Aireportua ⁵³⁹	7.548.000,20	Zamudioko landetxeko errepidea	85.551,19
Eroetxeko ur hornidura	440.125,13	Zamudioko Eroetxeko Errepidea	44.047,39
La Cuadra eta Las Calzadas errepideen trenbide zeharbideen ezabaketa	276.776,08	Zamudioko Landetxea eta Derio-Geldos errepideen arteko lotura	19.057,81
Pagasarriko errepidea, Benta Berri-Gangoiti tartea	709.720,75	Ermuako trenbide pasabidearen ezabaketa, Bilbo-Donostia errepidea	236.508,53

Iturria: Egileak egina ondorengo datuak erabiliz: B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00804/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1935, sesión del día 23 de agosto de 1935.

Azkenean Errepublikako gobernuak 1935eko azaroan, Langabeziaren Aurkako Junta Nazionalaren bitartez, Bizkaiari 75.000 pezetako hiru diru laguntza ematea adostu zuen, Eroetxea, Zamudioko Landetxea eta Puerikultura Institutuko lanak aurrera eraman zitezten. Kantitate hauekin ezer gutxi egin zitekeela ikusirik, Diputazioko Komisio

⁵³⁸ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00804/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1935, sesión del día 2 de agosto de 1935.

⁵³⁹ Irailean aireportua Punta Galean eraikitzeko proiektua izozteko erabakia hartu zen ordea, lurak Diputazioaren esku ez aurkitzearen ondorioz.

Getorako kideek hiru partidak batean bildu eta 225.000 pezetak Zamudioko Eroetxera zuzentzeko baimena eskatu zioten Ministro Kontseiluari⁵⁴⁰.

Estatuaren aldetik inbertsio gehiago eskuratzeko beste saiakera bat Errepublikako administrazio zerbitzuak eraikin bakar batean zentralizatzeko proposamenarena izan zen. Zentzu honetan Diputazioak, Bilboko Udalarekin batera Gobernu Zibilaren eraikina gauzatzea proposatu zieten Gobernazio Ministro eta Probintziako Gobernadore Zibilari, hau jasoko zen orubeaz Aldundia eta Udala arduratuz⁵⁴¹. Eskainiriko partzela, Aurrezki Kutxa Probintzialaren esku aurkitzen zen Alameda Rekalde, Espartero (Gaur egun Juan Ajuriagerra) eta Barrainkua kaleen artean zegoen⁵⁴². Dena den Diputazioa eta Udalak lurren zenbatekoa (203.973,96 pezeta) erdibana ordaintzeko, lanak ondorengo hiru urtetan hasi eta amaitu behar ziren⁵⁴³. Obra publikoez gain Madrileko Gobernuari probintziako industriaren lan kargan eragin nabaria izango zuten proiektu desberdinak abian jartzeko eskatu zitzaion hanbat alditan. *“Enviar al Excmo. Ministro de Obras Públicas y al Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles telegramas urgiendo la adjudicación de concursos de suministros de locomotoras y carriles a las factorías vizcaínas como medio más rápido y eficaz de evitar nuevos despidos que intensifiquen el paro obrero”*⁵⁴⁴.

Dena den Diputaziok gobernu zentralari hau eskatzen zion bitartean, bere esku zegoen Trianoko ferrokarrilerako bi automotore, ferrokarril enpresako bi bagoi erabiliz, konpainiak berak zuen mantentze lantegian eraiki edo eraldatzea adostu zuen. Era honetan, aukerarik merkeena bazen ere, lanek ez zuten eragin zuzenik izango probintziak eraikuntza hauetara zuzenduriko enpresatan. Berriz ere, argi geratu zen lan krisiari aurre egiteko helburua bazuten ere aurrekontu orekak garrantzia handiagoa zuela Diputazioko Gestoreentzat.

⁵⁴⁰ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00804/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1935, sesión del día 27 de noviembre de 1935.

⁵⁴¹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: junio-diciembre 1934, sesión del día 24 de octubre de 1934.

⁵⁴² B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00803/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: enero-junio 1935, sesión del día 28 de enero de 1935.

⁵⁴³ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00803/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: enero-junio 1935, sesión del día 13 de mayo de 1935.

⁵⁴⁴ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00803/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: enero-junio 1935, sesión del día 1 de febrero de 1935.

Aldundiak lan krisiari aurre egiteko azterturiko beste neurri batzuen artean, beste probintzia batzuetatik zetozen langabetuei probintzian sartzeko mugak ezartzearen izan zen. *“Prorrogar hasta el día trece de Abril próximo la información pública y escrita sobre la conveniencia de adoptar medidas que eviten la inmigración de obreros forasteros para conseguir que el paro no tenga en estas Provincias carácter permanente. Los escritos deberán ser dirigidos al Sr. Presidente de la Diputación”*⁵⁴⁵.

Neurri hauen bitartez probintziatik kanpoko langabetuak Diputazioak abian jarritako laguntza eta formulaz baliatzea ekidin nahi zen. Herri lan desberdinak gauzatzen zebiltzan kontratistek ere langileen %50a Diputazioaren langabetu poltsatik etorri eta beste 50% 1930etik Bizkaian erroldaturik zeuden langileek osatu behar zutela gogorarazi zieten. Aspektu hauek betetzen zirela egiaztatzeko Diputazioko agenteek hainbat herri lan bisitatu zituzten gainera⁵⁴⁶.

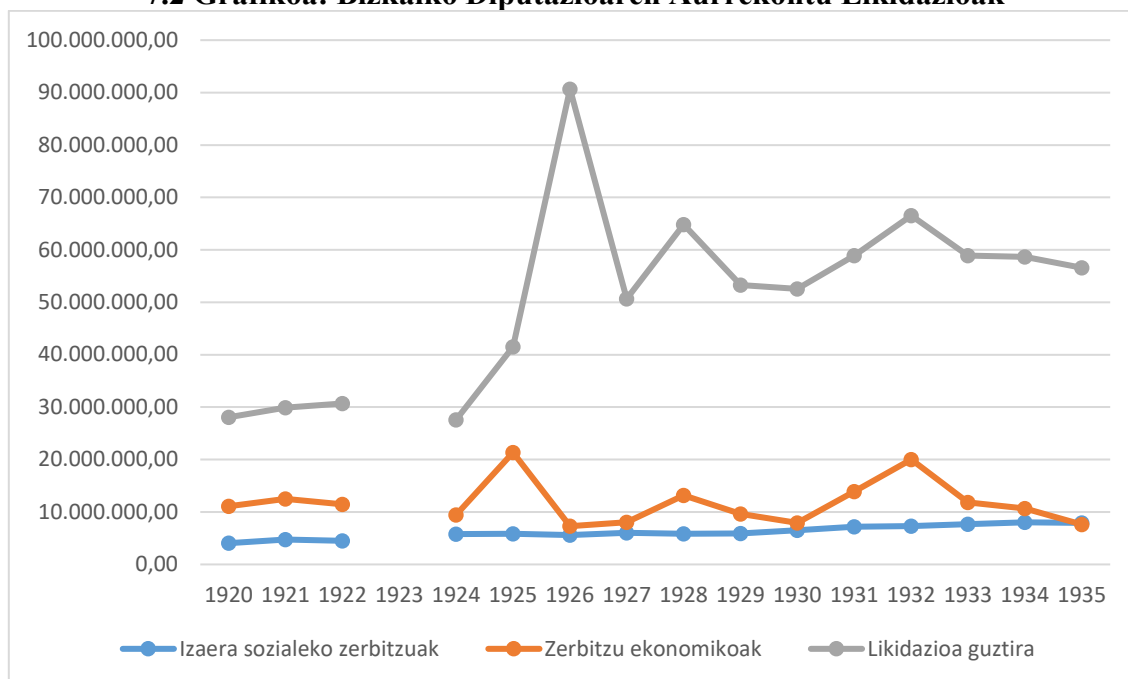
1936ko Martxoaren 13an Las Calzaldas eta La Cuadrako trenbide pasabideen ezabaketa aurrera eramate adostu zuen Aldundiak, Langabeziaren Aurkako Junta Nazionalak 138.330,54 pezetako diru laguntza bat eman ondoren⁵⁴⁷. Hurrengo pausoa enkantea aurrera eramatea zen, baina ordu gutxiren buruan Komisio Gestorak bere dimisioa aurkeztu eta obra publiko honen zein beste askoren gaineko erabakiak Gobernu Probintzial berriaren esku geratu ziren.

⁵⁴⁵ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00803/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año:enero-junio 1935, sesión del día 20 de marzo de 1935.

⁵⁴⁶ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00803/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año:enero-junio 1935, sesión del día 29 de mayo de 1935.

⁵⁴⁷ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00805/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: enero-junio 1936, sesión del día 13 de marzo de 1936.

7.2 Grafikoa: Bizkaiko Diputazioaren Aurrekontu Likidazioak



Iturria: Egileak egina ondorengo datuak erabiliz; ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomiko eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937). Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena.*

Frente Popularreko Komisio Gestora (1936ko martxoaren 15a-1937ko ekainaren 11a):

1936ko hauteskunde orokorretan ezkerreko koalizioak, Frente Popularrak, irabazi zuen. Garaipenaren ostean, Gobernu berriaren iritsierarekin batera, aurreko legealdiko Komisio Gestorak dimisio aurkeztu eta Gobernu Probintzial berri bat osatu zen. Presidente kargua, Lehen Biurtekoan zehar postu bera bete zuen Rufino Laisekaren esku geratu zen. Dena den ez zuten beren programa garatzeko denbora askorik izan, laster hasiko zen Gerrak eragin izugarri izan bai zuen Diputazioko ohiko funtzionamenduan. Gainera, Euzkadiko Gobernuaren iritsierarekin lan krisiari aurre egiteko politiken garapena bere gan hartu zuen Gobernu berriak, herri lan ugariren eraikuntzaren kontrolarekin batera, alor honetan Diputazioak ere herri lan desberdinak aurrera eramateko eskumena mantendu bazuen ere⁵⁴⁸.

Aurreko legealdian lan krisiari aurre egiteko prestatuturiko lanetako asko onartu baziren ere, Komisio berriak herri lan politika bere ideologiara egokitu zuen, ondorioz proiektu batzuk indarra hartu zuten bitartean, beste batzuk plangintzatik kanpo geratu ziren.

⁵⁴⁸ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00805/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: enero-junio 1936, sesión del día 14 de marzo de 1936.

Aldaketa hauen helburua, lan krisiari aurre egiten zitzaion bitartean, probintziak eskaintzen zituen zerbitzu publikoak ugartu eta hauek hobetzea zen. Horretarako benefizentzia publikoa hobetzera zuzendu zituzten beren esfortzuak. Hau lortzeko 50 miloi pezeta inguruko herri lan programa berri bat garatzeko erabakia hartuz. Programa honetako lanik esanguratsuenak; Eroetxe Probintzialaren amaiera, Klinika Psikiatrakoaren establezimendua, Puerikultura eta Maternologia Institutua eta Ospitale Probintzialaren eraikuntza ziren. Izaera sozialeko programa honekin batera lan krisiari aurre egiteko beste hainbat obra publiko erreskatatu ziren, 32 miloi pezetako aurrekontu bat zuten lan hauen artean Bulego Probintzialen handitzea eta aireportu baten eraikuntza nabarmentzen ziren⁵⁴⁹.

Aurreko legegaldiko agintari probintzialek egin bezala, Gobernu Zentralaren eskutik lan hauek aurrera eramateko diru laguntzak lortzen saiatu baziren ere, hauek ez ziren lanak aurrera eramateko derrigorrezko kontsideratzen. Zentzu honetan Estatuaren inplikazioa zuzena eskatzen zuten proiektu bakarra, Amatasun Etxearena zen, izan ere lanak aurrera eramateko aurretik Larrinagako Kartzela lekuz aldatu beharra bai zegoen.

Dena den jada azaldu dugun bezala, baziren bere izaeragatik Estatuaren inplikazioa era zuzenagoan eskatzen zuten lantegiak, siderometalurgiaren sektorekoak adibidez⁵⁵⁰. Kasu hauetan Komisioak, Madrili probintziako industrietan eragina zuten proiektu desberdinak abian jartzeko eskatu zion:

“Dirigir a los Exmos Sres. Presidente, del Consejo de Ministros y Ministro de Obras Pública, telegramas urgiendo la inmediata adjudicación definitiva de la fabricación de tubería de hierro del canal de Lozoya, a varias empresas entre ellas “Aurrerá” y “Babcock Wilcox” ya que su tramitación*

⁵⁴⁹ 32 miloi pezeta horiekin ondorengo lanak aurrera eramatea espero zen: 1) La Rigada-Bilbo eta Bilbo-Olarreaga errepideen zuzenketa, lanak aurrera eraman ez ziren tarteetan, 2) Aireportu baten eraikuntza, 3) Landetxe eskola baten eraikuntza eta martxan jartzea, 4) Basoberritzeak, 5) Baso ondarea, 6) Baso bideak, 7) Bulego probintzialen handitze lanak. B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00805/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: enero-junio 1936, hainbat egunetako sesioak.

⁵⁵⁰ *“Industria de tanta importancia y significación para Vizcaya atraviesa una época de crisis producida por la paralización que en 1930 sufrió el plan de obras públicas, que a la vez frenó radicalmente a las Compañías de ferrocarriles en los pedidos de carriles y material, implicó la carencia de pedidos de maquinaria y extracción normalmente servidos para abastecer las necesidades de obras públicas, más la reducción notable para otras industrias (construcción naval, principalmente) y construcciones urbanas, que también sufrieron notable paralización”*. Cámara De Comercio, Industria Y Navegación De Bilbao (1933), *Memoria comercial del año 1933*, Grijelmo, Bilbo, ERKOREKA, Mikel (2014), "Bizkaiko krisi industrialaren azterketa (1929-1936): langabezia eta krisi fiskala", p. 105.

está ultimada y con ello se conseguiría atenuar los efectos del paro obrero en la provincia.

*Dirigir asimismo telegramas a los Excmos. Sres. Presidente del Consejo y Ministro de Hacienda rogando activen con urgencia la tramitación del expediente de construcción de dos buques para la Campsa en las factorías de Sestao de Euzkalduna de esta provincia de Vizcaya”*⁵⁵¹.

Ondorengo hilabeteetan aireportuaren proiektuak forma hartu eta bere eraikuntza Sondikara bueltatu zen⁵⁵². Proiektua ahalik eta azkarren errealitate bilakatzeko intentzioarekin, Diputazioak eraikuntza bere gain hartzeko intentzioa adierazi zuen, Estatuari diru laguntza desberdinak eskatzeko aukera zabalik geratzen bazen ere. Pixkanaka, lan krisiari aurre egiteko herri lanen enkanteak ospatzen zihoazen baita. Ekainean, Bilbo-Donostia Errepideko, Ermua-Beritxinaga tartea 736.900 pezetatan adjudikatu zitzaion Valentin Urrutikoetxeari eta Puerikultura eta Maternologia Institutua Rodrigo Saiz Ezkerrari, 111.496,76 pezetatan⁵⁵³.

Lan krisiaren eragina era nabarmenagoan pairatzen zuten udalekin batera, bertako langabetu kopurua gutxitzea helburu zuten obra publiko desberdinak eta Diputazioak eskaini zitzakeen baliabideak aztertzeko bilerak egiten hasi ziren probintziako udal agintariekin batera⁵⁵⁴. Uztailaren 15ean Gerra piztu aurretiko azken bileran, Diputazioak Abrako eta mehatze inguruetakoa alkateekin batera Museo Ozeanografiko eta Aquarium bat eraikitzeko proiektua ikertzea adostu zuen. Hurrengo pausoa Estatuari langabeziari zuzenduriko funtsetatik lanen %50a ordaindu ahal izateko laguntza bat eskatzea eta Diputazioak bestelako baliabide finantzarioak eskuratzea zen⁵⁵⁵. Baina 3 egunen buruan

⁵⁵¹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00805/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: enero-junio 1936, sesión del día 20 de marzo de 1936.

⁵⁵² Aipatu berri ditugun lanetaz gain, errepideen alorreko teknikariek epe laburrean hasi zitezkeen ondorengo herri lanen proiektuak idazteko agindua jazo zuen: 1) Barakaldoko Reketaren zubiaren zuzenketa, 2) Sestaoko sarreraren zuzenketa eta zabaltze lanak, Galindoko Zubitik Ubinagako Plazaraino, 3) Burtzeña-Santurtzi errepidearen zuzenketa, Sestao-Portugalete tartean, 4) Burtzeña-Santurtzi errepidea eta Sestaoko Udalaren arteko lotura. Informazio gehiagorako, ikusi: B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00805/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: enero-junio 1936, sesión del día 29 de abril de 1936.

⁵⁵³ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00806/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1936, sesión del día 5 de junio de 1936.

⁵⁵⁴ Portugaleteko Zomilloko zabalguneko kasuan adibidez, lehen kalearen eraikuntzaren %50a ordaintzeko prest agertu zen Diputazioa, Herriak bizi zuen langabeziari aurre egiteko helburuarekin. Informazio gehiagorako, ikusi: B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00806/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1936, sesión del día 8 de junio de 1936.

⁵⁵⁵ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00806/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1936, sesión del día 15 de julio de 1936.

leheratu zen Gerrak ondorengo pausoak ematea ezinezko egin zuen, beste proiektu askorekin gertatu zen bezala Museo honen garapena bertan behera geratu zelarik.

*“Aprobar las medidas adoptadas por la Presidencia de la Corporación en atención a las actuales circunstancias, tales como la de satisfacer a todos los obreros eventuales que en estos momentos de perturbación se han puesto al servicio de la República o, como los que están en la carretera Pancorbo, que por su situación n han podido desempeñar sus trabajos habituales, los jornales correspondientes a os días de trabajo”*⁵⁵⁶.

Liskar armatuak ez zuen hasiera batean behintzat, Aldundiak lan krisiari aurre egiteko prestaturiko herri lanen garapenean erabateko etendura bat ekarri. Abuztuan Mayor Ibaiaren bideratzea aurrera eramateko proiektua onartu zen (958.611,31 pezetatan). Lan hauei Defentsa Juntak aurrera eraman beharreko fortifikazio lanak gehitu zitzaizkien. Obra hauek aurrera eramateko behin behineko zerga berezi bat prestatu zen, probintzian alokairura zuzenduriko eta hilean 200 pezetatik gorako errenta bat zuten etxebizitzien jabeek kobratutakoaren %25a jasoko zuena⁵⁵⁷.

Urriari Estatutuaren onarpena eta Euzkadiko Gobernuaren iritsierarekin, Herri Lanen eta langabeziaren aurkako neurrien aplikazioaren aspektuetako asko, Gobernu berriaren esku egotera pasa ziren. Bi organoek orokorra helburu berdinak eta batera lan egin bazuten ere, ez ziren tirabirak falta izan. Herri Lanen Departamenduak bere kontrolpeko eremuan aurkitzen ziren ferrokarrilen gaineko kontrola hartu zuenean gertatu zen bezala, izan ere Diputazioak ez zuen begi onez ikusi bere propietatekoak ziren Triano eta La Reinetako trenbideen esplotazioa Euzkadiko Gobernuaren esku geratzea⁵⁵⁸.

Dena den akordioak eta elkarlana, enfrenamenduak baino ugariagoak izan ziren. Era honetan ahalik eta denbora tarterik txikienean Eroetxe Probintzialeko pabiloietako igeltsaritza eta iturgintza lanekin jarraitzeko erabakia hartu zuten. Helburu horrekin

⁵⁵⁶ Azaroan Diputazioak, Gudari bezala soldata bat jasotzen zuten Aldundiko langileen soldata bertan behera lagatzea adostu zuen. Gudarosteko soldata baxuagoa zen kasuetan Aldundiak ohiko soldatarari iritsi arteko tartea ordaintzen jarraituko zuen ordea. B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00806/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1936, sesión del día 30 de julio de 1936.

⁵⁵⁷ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00806/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1936, sesión del día 26 de octubre de 1936.

⁵⁵⁸ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00806/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1936, sesión del día 28 de septiembre de 1936.

Ogasun Sailburuak Euzkadiko Gobernuaren lanak aurrera eramateko beharrezkoak ziren baliabide ekonomikoak errazteko prest zegoela adierazi zion Diputazioari (8.000.000 pezeta). Arrazoia, erabakian jasotzen zen bezala bikoitza zen, batetik eritasun mentalak zituzten norbanakoei kalitatezko zerbitzu bat eskaintzea, eta bestetik langabe aurkitzen ziren biztanleen egoera hobetzen saiatzea. Azaroan, bizi zen egoera bereziaren eta lanak lehen bai lehen hasi behar diren ondorioz proiektua enkante gabe beste bi pabiloietako lanak aurrera eramaten zebiltzan kontratisten esku lagatzea erabaki zen. Era horretan Orgiza Zuazua eta Saiz Ezkerra kontratistei beste pabiloi banaren errematea adjudikatu zitzaizkien⁵⁵⁹.

Euzkadiko Gobernuaren eta Diputazioaren arteko desadostasunak ohikoak izan ziren baita ere probintziako errepideen gaineko mantentze lanei zegokionean. Probintziako errepideen konponketan jarduten zuten proiektuak defentsa lanetara zuzentzeko agindua eman zuen Euzkadik, Aldundiak errepideek premiazko konponketa ugari behar zituztela adierazten zuten bitartean⁵⁶⁰. Gerran zehar Komisio Gestorak Lehendakartzara behin eta berri gutunak bidali zituen, errepideen egoera tamalgarria zela eta defentsa lanak alde batera lagatzea posible zenean errepideen gaineko mantentze lanak aurrera eramanez zitezela eskatuz.

Gerrak aurrera egin ahala ohiko obra proiektuen gainetik, gerraren ondorioz premiazkoagoak ziren beste lan batzuk aurrera eramateko beharra eman zen. Fortifikazio eta babeslekuen eraikuntza Euzkadiko Gobernuaren Defentsa eta Herri Lan Sailen egin beharretako bat bazen ere, bonbardaketen aurrean Aldundiaren Jauregiko hormen babesa bilatzen zuten herritarren kopurua ikusirik sotoko sabaia sendotzea erabaki zuen Gestorak. Hormigoiz sotoko sabaia indartzeko lanak Sebastian Subiñasi esleitu zitzaizkion 1937ko urtarrilean⁵⁶¹.

Bestetik Euzkadiko Gobernuaren esku aurkitzen zen lurraldeak bizi zuen blokeo egoerak, eta etsaiari aurre egiteko obrek behar zituzten lehengai kantitateek, herri lan asko

⁵⁵⁹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00806/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1936, sesión del día 23 de noviembre de 1936.

⁵⁶⁰ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00806/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1936, sesión del día 16 de diciembre de 1936.

⁵⁶¹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00806/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1936, sesión del día 18 de enero de 1937.

baliabide faltagatik bertan behera geratzea ekarri zuen, posible zen kasuetan beste material batzuk erabiltzeko saiakerak egin baziren ere.

“Se autoriza el empleo, en las obras en ejecución que por su relativa pequeña importancia, o por otras circunstancias, lo permitan, de cemento de características semejantes al Cemento Portland artificial; redirigiéndose esta autorización al tiempo durante el que la producción de cemento Portland artificial sea objeto de requisita por parte del Gobierno del País Vasco; quedando al arbitrio del Ingeniero Director de cada obra la determinación, en cada caso, de la conveniencia de hacer uso de la autorización que se concede”⁵⁶².

Lehengai eskasiaz gain, ohiko herri lanek teknikari, ingeniari eta arkitekto gabezia nabari bat bizi izan zuten. Izan ere hauetako asko Euzkadiko Defentsa Departamentuak deituak izan ziren fortifikazio lanetan jardun zezaten, Diputazioko errebide eta arkitektura sailetakoa teknikari ugarirekin gertatu zen bezala⁵⁶³. Hauetako askok hormigoitako kantitate izugarriak behar zituen Bilboko defentsa Lerroaren (Burdinazko Hesiaren) eraikuntzan jardun zuten.

1937ko ekainaren 11an Diputazioko Komisio Gestorak bere azken ohiko bilera ospatu zuen. Gerrak eta ondorengo frankismoak proiektu eta politika guzti hauen gaineko benetako etendura bat ekarri zuen. Euzkadiko Gobernuak bere lurretatik kanpo politika sozialak garatzen jarraitu bazuen ere, ulertzekoa den bezala ordu arte izandakoa baino askoz ahalmen mugatuagoa izan zuen.

7.2 Lan Poltsen eta kolokazio bulegoen bilakaera

7.2.1 Sorreratik Gerra Zibili lehertu ondorengo momentura

1930. hamarkadan bizi izandako krisi ekonomikoan zehar, gaur egun ematen direnekin gertatzen den antzera, ondorioak era zuzenenean pairatu zituen taldeetako bat izan zen langile ez kualifikatuena. Lanpostuen suntsiketara ez da era homogeneo batean zabaltzen, kaleratzeak ohikoagoak izaten direlarik esku lanen edo eraikuntzaren alorrean,

⁵⁶² B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00806/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1936, sesión del día 26 de febrero de 1937.

⁵⁶³ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00806/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: julio-diciembre 1936, sesión del día 3 de marzo de 1937.

zerbitzuetako langileek eta batez ere funtzionarioek gaitza era mugatuago batean jasan ohi duten bitartean⁵⁶⁴. Krisiaren eragina leuntzeko neurriak ere ez ziren orokorrean berriak izan eta horietako hainbat, herri lanen edo kaleratzeak ekiditeko lanordu murriztuaren erabilera gaur arte iritsi dira. 12.000 langabetutik gora zeuden 1932ko Bizkaian aginte organo desberdinek, egoerari aurre egiteko politika ugari jarri zituzten abian, aipatu ditugun herri lan edo orain aztertuko ditugun lan poltsa eta kolokazio bulegoak bezala⁵⁶⁵.

7.6 Taula: Bizkaiko Populazio Aktiboa 1930ean (15-65 urte bitartean)⁵⁶⁶

	Gizonak	Emakumeak	GUZTIRA
Biztanleria aktiboa*	146.043	159.458	305.551
Ez emankorrak**	9.918	5.629	15.547
GUZTIRA (ez emankorrak kanpo)	136.125	153.829***	289.954

Iturria: Egileak egina 1930eko Errolaren datuak erabiliz, Instituto Nacional de Estadística (INE), www.ine.es).

Probintziari dagokionean langabeziaren gehiengoa Bilbo Handiko eremuan, hau da Ibaiaren inguruko herrietan kontzentratu zen. Non bertako industriaren bizitasunaren eraginez krisiaren ondorioak era sakonagoan jasan zituzten⁵⁶⁷. 1931ko azaroaren 27ko, Langileen Kolokazioaren inguruko Legearen bitartez, lehenago aipatu dugun bezala, Estatuak langileen enplegua arautu nahi izan zuen, publikoa eta doakoa izan zedin. Helburu hori lortzeko, funtsezkoa zen Kolokazio Bulegoak sortzea, era hierarkiko batean antolatuko zirenak (Hiriburu, Barruti Judizial, Diputazio eta Kolokazio Bulego Zentrala)⁵⁶⁸. Bulegoen egin beharren artean, langabeziaren eta ekonomiaren inguruko estatistikak

⁵⁶⁴ PALAFOX, Jordi (1986), "La política presupuestaria de la Dictadura de Primo de Rivera: ¿una reconsideración necesaria?", p. 105.

⁵⁶⁵ POSSE VILLELGA, José (1932), *El paro forzoso en Vizcaya*, pp. 9-11.

⁵⁶⁶ *1930eko Errolda osatugabe aurkitzearen da, adin, sexu, egoera zibil, profesio eta industrien inguruko informazioa falta delarik. Ondorioz adinen arabera banaturiko klasifikazioetara jo behar izan da.

**Ez emankorren taldean: ikasleak, kleroa eta Erroldan antzu bezala jasotakoak batu dira.

***Etxetik kanpo lan egin ohi zuten (enplegatutik edo langabe aurkitzen zirenak), beren izerdiaren truke soldata bat jasotzen zutenen kopurua 35.936koa zen 1930eko Erroldaren arabera. Etxeko lanetatik arduratzen zirenen zenbatekoa 117.893koa zen bitartean. Dena den kontuan izan behar dugu garai horretan ohikoa zela emakumeek beren ogibidea ezkutatzeko. Informazio gehiagorako ikusi: PÉREZ FUENTES, Pilar (1995), "El trabajo de las mujeres en la España de los siglos XIX y XX. Consideraciones metodológicas", *Arenal*, 2, pp. 219-245.

⁵⁶⁷ POSSE VILLELGA, José (1932), *El paro forzoso en Vizcaya*, p. 14.

⁵⁶⁸ El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados Municipales (1936), *Legislación Social, Colocación Obrera, Paro Obrero*, pp. 23-28.

betetzea eta krisiari aurre egiteko neurri eta politiken inguruko eztabaida sortzea aurkitzen ziren⁵⁶⁹. Diputazioen kasuan, hauek langabetu zerrendak zituzten udaletxeen datuak jaso eta langabetuen mugikortasuna erraztu behar zuten. Bizkaiako kasuan ikusi dugun bezala herri lan desberdinak sustatu eta bestelako zerbitzuak mantendu ahal izateko baliabideak eskaini zituen. Langabetuak zerrenda hauetan zein Kolokazio Bulegoetan izen ematera beharturik ez egoteak datuen inguruko kritikak sortu izan ditu, bizi zen egoerara gerturatzeko balio badute ere, seguruenik langabezia errealaren azpitik kokatzen dira. Bigarren Errepublikaren garaiko parlamentuan ere ez ziren antolamendu honen aurkako kritikak falta izan, horrela Diaz Ambronaren iritziz zifrak puztuta aurkitzen ziren, Prietorentzan langabeziaren ehuneko txiki bat baino islatzen zuten bitartean⁵⁷⁰.

Bizkaiko kasuan, probintziako Kolokazio Bulegorik garrantzitsuena izan zenaren jatorria, Bilboko Udalaren menpekoa, 1931ko martxoan kokatzen da, Hiriburuko Lan Poltsa abian jarri zen momentuan⁵⁷¹. Poltsaren kudeaketan langile kopuru aldakor batek jardun zuen, kopurua bost eta hamabi artekoa izanik. Abian jarri zen momentuan, txandakatzeko sistemaren bitartez lan egiten zuten aldi baterako dozena bat langilek osatzen zuten plantilla (aste batean sei eta hurrengo astean beste seiak aritzen ziren lanean, goiz eta arratsaldeko bi lanalditan). Hilabete batzuk geroago langile hauetatik bost beste egin behar batzuetarako aukeratu zituzten eta 1933ko ekainaren 23an, probintzian era esperimentalean funtzionamenduan egon ziren subsidioek ekarri zuten lan karga murriztean, pertsonala bost kidera mugaturik geratu zen⁵⁷².

Bilboko Udala krisiari aurre egiteko neurriak eta aginte organo desberdinen arteko elkarlana sustatu zuen lehen entitateetako bat izan zen. Udal agintariak argi zuten Bilbo eta probintziako ekonomiak Estatuko ekonomiarekin zuen harreman estuaren ondorioz krisiari aurre egiteko bidea bere kabuz soilik bilatzea zaila izango zuela. Zentzu honetan, beren aburuz probintzian aurrera eramane zitezkeen herri lanak ez ziren aski izango krisiari aurre egiteko, arazoari bere osotasunean erantzun bat emateko administrazio lokal, probintzial eta estatu mailako organismoak barneratzea zen.

⁵⁶⁹ SOTO, Alvaro (1989), *El trabajo industrial en la España Contemporánea*, pp. 364-365.

⁵⁷⁰ ESPUELAS, Sergio (2012), "La creación del seguro de desempleo en la II República: un análisis de su impacto y de por qué fue voluntario". *9th AEHE Conference*, Murcia, pp. 22-25.

⁵⁷¹ B.F.A.H., Bilbao Duodécima, 0033/001.

⁵⁷² B.F.A.H., Bilbao Duodécima, 0034/005

Aipatu dugun bezala, langabetuen kolokazioa bilatu ohi zuten herri lanek, errepideen konponketa eta auzo bideen eraikuntza hein handi batean, lanik gabe aurkitzen zirenen egoera hobetzeko balio bazuten ere, ez zituzten orokorrean kaleratze berriak saihesten. Izan ere lan hauek aurrera eramateko ez ziren baliabide tekniko eta material kantitate handirik behar izaten, horregatik probintziako industria astunaren parte hartzea mugatua izan ohi zen. Udalaren ikuspuntutik, baliabide ekonomikoak industria nagusien lan karga ugaritzera zuzenduz gero, non langileek era koordinatuan eta bakoitzaren espezializazioaren arabera antolatuz lan egiten zuten, ekonomia berpiztea errazagoa izango zen. Langileen eros ahalmenaren zein enpresa hauek kontsumitzen zuten lehengai eta bestelako produktuen bitartez politika hauen eragina sektore desberdinetara iritsiko zelarik. Baina bide hau, koordinatzen zailena eta aurrera eramateko arazo gehien planteatzen zituen zen. Gauzak horrela, ikusi dugun bezala lantegi hauen lan karga ugaltzeko eskariak egon baziren ere, langabetuak kolokatzeko helburua zuten herri lanen erabilera izan zen konponbiderik ohikoena.

Dena den Bilboko Udalak Estatuko hiriburu eta agente desberdinen koordinazioa bultzatzeko saiakerak egin zituen. 1931ko irailean, lan krisiaren inguruan jardun eta konponbide desberdinak aztertzeko helburuarekin Estatuko udaletxe nagusi, entitate ekonomiko, gobernu eta alderdi politikoekin batzeko bilera bat antolatzea erabaki zuen. Hilabete bat beranduago, urriaren 9a eta 10a bitartean gai hau aztertzeko bilera bat ospatu zuten Madrilen. Bilbo eta Bizkaiako ordezkariak, probintziako industriaren inguruko analisi bat aurkeztu ondoren, esku lan soberakin guztia xurgatzeko bide errazena industriak beharrezkoak ziren herri lan nabarien bitarteko enplegu plan bat garatzea zela adierazi zuten⁵⁷³. Bestelako herri lan planak eta ekimen pribatua ere ez zituzten ahaztu, bigarrenaren kasuan aurretik erregimen berriak sortutako mesfidantza gainditzea beharrezkoa zela argudiatu bazuten ere.

⁵⁷³ Horrelako plan bat jasangarria izateko hiru baldintza nagusi bete behar zituen: 1) Aberastasuna sortu eta izaera ugaltzailea zuten herri lanak barneratzea. 2) Estatuaren aukera ekonomikoen barnean egotea. 3) Ekoizpen erritmoa kontrolatzea inflazioa industrialara ekiditeko. Planak baren hartu zitezkeen herri lanen tipologiari zegokionez, lanak ondorengoak izan zitezkeen: Ferrokarrilak, lan hidraulikoak, portuak, itsas komunikazioak, itsasontzigintza, errepideak eta landa aberastasuna sustatzen zuten lanak (basoberritzeak, nekazal eta abeltzaintza lurren hobekuntza...).

7.7 Taula: Bilboko Lan Poltsako langabezia osoa pairatzen zuten langileen zerrendaren bilakaera⁵⁷⁴

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Urtarrila			5941	6.330	6.856	2.802	618
Otsaila				6.369	6.879	2.867	1.644
Martxoa		6.915*	6.067	6.450	6.915	3.087	2.367
Apirila			6.160	6.467	(6.915)	3.227	
Maiatza		5450**	6.215	6.511	7.060	3.401	
Ekaina			6.172	6.522	2.354***	3.467	
Uztaila		5.377	6.185	6.558	2.450	3.497	
Abuztua			(6.185)	6.604	2.511	3.537	
Iraila			6.236	(6.642)	2.534	3.516	
Urria		5.779	(6.257)	(6.642)	2.628	3.657	
Azaroa	4.171	5.903	6.257	6.743	2.693	457****	
Abendua		5.941	6.301	6.803	2.737	584	

Iturria: Egileak egina ondorengo datuak erabiliz; B.F.A.H., 0030/008.

Madriilen ospaturiko bileraren ostean, Bilboko Udalak, beste probintzia batzuetako hiriburuek lan krisiari aurre egiteko lan poltsak edo kolokazio bulegoak abian jarri zituzten eta hauen nondik norakoak ezagutu nahi izan zuen, berean abian zen lan poltsaren

⁵⁷⁴ *1932ko martxoko datua, Pose Villelgak 1932an Bizkaiako krisiaren inguruan eta bertan langabeziaren aurkako subsidio bat abian jartzeko eginiko txostenetik atera da. 6915 langileak langabezia osoan aurkitzen direla adierazten bada ere, langabezia partziala pairatzen dutenen inguruko informaziorik agertzen ez denez, baliteke zifra hau bi taldeen batura izatea.

**1932ko maiatzerako, garai horretan lan poltsan izena emanda zuten langile guztien inguruko datua baino ez dugu (5450), kolokazio bat topatu zutenen kopurua barne aurkitzen delarik. 1932an zehar zerrendan aurkitzen ziren langileen %8ak inguru okupazio bat aurkitzen zuela ikusirik (gainontzeko hilabeteetako datuei erreparatzen badiegu), eskura dugun datuari ehuneko hau kenduz gero 5.014 langabetu inguru izango genituela estimatu dezakegu. Lan Poltsak eta Kolokazio Bulegoa funtzionamenduan egon ziren bitartean kolokazioa aurkitu zuten langileen ehuneko %8 eta %11 bitartean kokatu zen.

***Bilboko Lan Poltsa, Kolokazio Bulego bilakatu zen, 1934ko martxoan bere komisioak kargua hartu zuenean eraldatze prozesua amaituz. Hiriburuko Bulegoa Barruti Judizialeko Kabinetea bazen ere, errealitatean Diputazioko Kolokazio Bulego bezala funtzionatu zuen. Eraldaketa eman zenenean, Lan Poltsa garbitu eta baja eman ez zuten baina kolokazio bat aurkitu zuten norbanakoak zerrendatik ateratzeko beharra ikusi zuten. Helburu horrekin, 1935eko ekaina baino lehen Bulegotik langabezian jarraitzen zutela adieraztera pasa ez ziren norbanakoak kanporatzeko erabakia hartu zen. Garbiketaren aurreko hilabeteetan zehar, prentsa eta iratiaren bitartez izena emanik eta langabe aurkitzen ziren pertsonen zuzenduriko deialdi bat eraman zen aurrera. Era horretan Bulegoan beren langabetu txartelak zigilatu eta langabetu liburu berrian legalizaturik gera zitezten. Ekainaren 30a baino lehen bulegotik pasa ez ziren langileak kolokatu bezala kontsideratu ziren, dena den ondorengo hilabeteetako datuak ikusirik, badirudi hainbat ez zirela garaiz ohartu.

****1936ko azarotik aurrera jasotako datuei dagokionean, Bilbon hilabete bereko 4a eta 30a bitartean beren egoera legezatu zuten langileen ingurukoak dira soilik. Era horretan Euzkadiko Gobernu Lan eta Aurreikuspen Sailak argitaraturiko agindua jarraituz.

funtzionamendua hobetzen lagundu zezaketen ideia berrien bila. Helburu horrekin Estatuko probintzia desberdinetako hiriburuetakoa udaletxeetara galdetegi bat bidali zen, askotan lan poltsarik edo antzeko mekanismorik martxan ez bazegoen ere⁵⁷⁵.

Dena den, Bizkaiako Hiriburuko Lan Poltsak kolokazio hutsa baino zerbitzu gehiago eskaintzen zizkien bertan izena emana zuten langabetuei, bazkari eta afari bero bat eta beren gastuetarako diru kantitate txiki bat jasotzeko aukera zuten. Gastu hauei aurre egiteko, lan poltsa martxan egon zen denbora tartean udaletxeak 850.000 pezeta erabili zituen. Baliabideak mugatuak zirenez eta laguntza hauek izan zezaketen dei efektua ekiditeko, udalak Lan Poltsaren funtzionamendua arautu behar zuten ordenantzak sortzean bertan izen emateko 1931 baino lehen hirian erroldaturik egoteko beharra adierazi zuen. Betebehar honek ordeza Gobernu Zentralak langileen kolokazioaren inguruan argitaraturiko lege eta dekretuekin talka egiten zuen, ondorioz 1933ko abenduan zerrendan izena emateko betebehar hori bertan behera lagatzea agindu zitzairen bai Udala zein Diputazioari. Bestelako asistentzia eta laguntzei zegokionean, legeak hauen inguruan ezer esaten ez zuenez nahi zituzten kriterioak aplikatzen jarraitu zezaketen⁵⁷⁶. Baina 1931ko Azaroaren 27 legea betetzeko beste pauso bat ematea falta zen, lan Poltsa Kolokazio Bulego bilakatzerena alegia. Madrilek behin eta berriz gogorarazten zion Udalari eraldaketa aurrera eraman beharra. Udalak bere defentsan Probintziako Lan Ordezkariek organismoko presidentea zein langile eta patronaletako ordezkariek izendatzen ez zituen bitartean ezer gutxi egin zezaketela adierazi zuen⁵⁷⁷.

⁵⁷⁵ Bilboko Udalak, Estatuko probintzietako hiriburuetakoa udaletxeetara bidali zuen galdetegiari dagokionean, ondorengo galderek osatzen zuten: 1) Hiriburuarekin biztanle kopurua; 2) Lan Poltsan izena emanik zuten langileen kopurua 1931ko ekainetik aurrera; 3) Okupazioaren bat lortu zuten langileen kopurua; 4) Kolokatzeko ziren langileen batzuek; 5) Lan egiten zuten egunen batzuek; 6) Kobratzen zuten lanen zenbatekoa; 7) Lanera deituak izateko lehentasunak (familia...); 8) Hirian erroldaturik eman behar zuten gutxieneko denbora zerrendan izen eman ahal izateko; 9) Bestelako laguntzarik jasotzen zuten, horrela bazen bere izaera azalduz; 10) Diru laguntzak emanez gero, lanik gabe aurkitzen zirenei subsidio bat ordaintzeko funtsen jatorria; 11) Udalak eta Diputazioak eta bestelako erakundeek subsidio hauek diruz laguntzen ahal zituzten, 1931an zuzenduriko kantitatea eta 1932rako gordetako azalduz; 12) Boletinen bitarteko harpidetza erabiltzen ahal zen, horrela izanez gero urtean honen bitartez lortzen zen zenbatekoa azalduz.

Galdetegiari erantzun zioten udaletxeak, hurrengoak izan ziren: Albacete, Alacant, Cáceres, Cádiz, Ciudad Real, Las Palmas, Melilla, Murtzia, Oviedo, Palentzia, Santander, Segovia eta Gasteiz. B.F.A.H., Bilbao Duodécima, 0031/019.

⁵⁷⁶ B.F.A.H., Bilbao Duodécima, 0033/018.

⁵⁷⁷ *Ibidem*.

Bilboko Lan Poltsa Kolokazio Bulego bilakatzeko proiektua aspalditik zetorren, 1932ko amaieran jada eraldaketa aurrera eramatea adostu zen, honi ordu arte Lan Poltsan erabilitako baliabide eta langileak zuzenduz. Bilboko Udalak 1933ko aurrekontuan zerbitzu hauek mantentzeko 50.000 pezeta esleitu zituen, erdia gutxi gora behera Poltsaren funtzionamendua bermatzeko eta gainontzekoa zerbitzuak behar zuen lokal berria egokitzeko. Beste 200.000 pezeta langabetuen jantokiak mantendu eta hauekin loturiko beste gastu batzuei aurre egiteko gorde ziren⁵⁷⁸. Diputazioari dagokionean, Bilboko Udalak sostengatzen zituen langabetuei zuzenduriko jantoki ekonomikoak mantentzeko diru laguntzak eskaini zituen⁵⁷⁹. Laguntza hauen zenbatekoari dagokionean, Menako Jantokiek jasotako zenbatekoa urteko 70.000 pezeta ingurukoa izan zen⁵⁸⁰.

Lan Poltsaren eraldaketa aurrera eramatea onarturik bazegoen ere, zailtasun eta gobernu aldaketak tarteko konbertsioa atzeratzen joan zen. Ondorioz poltsa eta kolokazio bulegoaren arteko hibrido bat bezala funtzionatzen egon zen 1934ko martxoan, azkenean, Kolokazio Bulegoko Komisio Ikuskatzaileak kargua hartu zuen arte, 6 bokal eta presidente batek osaturik zegoena⁵⁸¹.

Kolokazio Bulego berriaren lehen Komisio Ikuskatzaileari dagokionean Presidente kargua Ángel Lafuenteren esku geratu zen, Patroien Ordezkari gisa Flaviano Tavera, José Torre eta Pedro Elgoibar izendatu ziren, Langileen Ordezkaritzarako, Paulino Gomez, Pedro Cabo eta Gregorio Ibero aukeratu⁵⁸². Hilabete batzuk geroago Bilboko Arkitekto Eskolako Adolfo Gil eta Medikuko Eskolako Jacinto Valero batu zitzaizkien, era horretan Komisio 9 pertsonaz osaturik geratu zen. Kolokazio Bulegoko langileei dagokionean, udal poltsan lanean zebiltzan aldi baterako bost langileen esku jarraitu zuen kabinete berriaren kudeaketak.

Udal Lan Poltsa funtzionamenduan egon zen bitartean 1.200 langabetu ingururi lana bilatu zitzaien eta beste 874 norbanakok lana bere kabuz aurkitu izana adierazi zuten. Datua hauek aipatzean, kontuan izan behar dugu transformazio aurretiko momentuan,

⁵⁷⁸ *Ibidem*.

⁵⁷⁹ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: septiembre 1933-enero 1934, sesión del día 15 de enero de 1934.

⁵⁸⁰ B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00805/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: enero-junio 1936, sesión del día 1 de abril de 1936.

⁵⁸¹ B.F.A.H., Bilbao Duodécima, 0034/005.

⁵⁸² *Ibidem*.

1934ko martxoan langabezia osoa pairatzen zuten 6.450 pertsonak zutela izena emanik Bilboko Lan Poltsan⁵⁸³. Dena den, okupazio bat topatu zuten langileetako askok Diputazioak eta Udalak sustaturiko herri lanetan jardun zutela gogoratu behar dugu, hau da obra bukatu arteko aldi baterako lanetan jarduten zuten. Lanak bukatzeaz zeudenean bertan okupaturiko langileak proiektu berrietan edo lan gehigarrietan integratzen saiatzen baziren ere, hau ez zen beti posible izaten, askok berriz ere Lan Poltsan bukatzen zutelarik.

Kolokazio Bulego berria, hiriburuko datuez gain Bilboko Barruti Judizialeko herrietako langabezia estatistikak jasotzen hasi zen⁵⁸⁴. Honek herri horiek langabetu erregistro eta zerrendak garatzea ekarri zuen. Oin oharretan jasotzen diren herrietako datuak baino jasotzen ez bazituen ere, Bulego honen datuak probintziako langabezia kalkulatzeko erabili izan ziren. Langabetuen gehiengoa Bilbo handian kokatzen bazen ere, baziren Lan Poltsak zituzten beste udalerriak ere, Durango kasu. Dena den udalerrri hauek Diputazioak sustaturiko lan krisiari aurre egiteko herri lan programetan parte hartu izan zuten, bertan bizi zen langabeziaren inguruko datu zehatzik ez bazegoen ere.

Errealitatean Probintziako Kolokazio Bulego Ofizial bat funtzionamenduan ez egotean, Bilboko Udalak kudeaturiko Bulegoak probintziakoaren papera bete izan zuen. Kolokazio Bulegoko Komisioak ere antzeko era batean jokatu zuen Estatuaren eskutik diru laguntzak eskuratzen saiatzeko orduan. Aipatu dugun bezala inoiz Bilboko Barrutitik kanpo aurkitzen ziren udalerrietako daturik jaso ez bazuen ere.

*“Se convino, para la orientación de trabajos cerca del Estado y buena marcha del Paro Obrero en Vizcaya, solicitar de la Superioridad, por medio del Delgado Provincial del Trabajo, se encargue también esta Comisión Inspectorá con arreglo a la Ley, además de los servicios locales, de los provinciales de Colocación Obrera”*⁵⁸⁵.

⁵⁸³ *Ibidem*.

⁵⁸⁴ Kolokazio Bulegora beren langabetu zerrendak bidaltzen zituzten udalerrriak ondorengoak ziren: Abanto Zierbena, Arrigorriaga, Barrika, Basauri, Berango, Etxebarri, Erandio, Gorniz, Getxo, Laukiz, Leioa, Loiu, Ortuella, Plentzia, Portugalete, San Salvador del Valle, Santurtzi, Sestao, Sopelana, Urduliz, Zamudio-Derio. 1935etik aurrera Barakaldo ere bere langabezia estatistikak bidaltzen hasi zen, langabetu kopuru totalak nabarmenki gorantz egitea ekarri zuena.

⁵⁸⁵ B.F.A.H., Bilbao Duodécima, 0034/005.

Zerbitzuak, 1935eko urrian Udaletxean zuen bulegoa laga eta Bilboko Udalaren propietate zen Galán eta García Hernández Plazako 6. zenbakiko lehen solairura (Gaur egun Ernesto Erkoreka Plaza) mugitu zen. Urte horretan bulegoaren funtzionamendua bermatzeko udalak 26.000 pezeta erabili zituen, inola ere gastu izugarri bat ez zena.

7.8 Taula: Bilboko Barruti Judizialeko udalerrietako langabetu oso eta partzialen bilakaera (Kolokazio Bulegoan izena emandako langabetuak)⁵⁸⁶

	1934*		1935		1936	
	Osoa	Partziala	Osoa	Partziala	Osoa	Partziala
Urtarrila			13.307*	7.542	9.300	7.969
Otsaila			13.342	7.622	9.351	7.941
Martxoa	10.115	5.364	13.261	7.368	9.432	7.855
Apirila	10.166	5.367	13.218	7.071	9.992	7.736
Maiatza	10.153	4.344	13.484	8.056	10.389	7.275
Ekaina	10.459	4.746	8.669**	8.417	10.682	4.211
Uztaila	10.410	5.007	9.419	7.652	10.704	6.775
Abuztua	10.736	4.364	8.838	6.945	10.760	7.015
Iraila	10.631	4.902	8.883	6.539	8.490***	5.952
Urria	10.768	4.482	8.969	6.997	9.036	4.756
Azaroa	11.022	3.862	9.208	7.556	4.534****	4.510
Abendua	11.120	3.933	9.296	8.107	4.065	4.438

Iturria: Egileak egina ondorengo datuak erabiliz; B.F.A.H., Caja 0036. Egileak egina.

Patroiek bulegoari betetzear zituzten lanpostuen berri emateko aukera bazuten ere, hein handi batean zerbitzu honen bitartez kolokazio bat lortu zuten langileetako askok

⁵⁸⁶ *Kolokazio Bulegoa Bilboko Barruti Judizialeko udalerrien datuak jasotzen hasi zen 1934an. Aurreko urteetarako 1932 amaieran langabezia subsidioa ezartzeko azterketen harira egindako txostenean jasotzen den datua baino ez dugu, bertan Bizkaian 12.000 pertsona inguru langabezian aurkitzen zirela adierazten da. B.F.A.H., 0030/008.

**Langabezia osoan aurkitzen ziren langileen zenbatekoak bizi duen erorketa ez dago ekonomiak edo lan merkatuak bizitako hobekuntza batekin loturik kasu honetan. Bilboko Lan Poltsa zaharraren zerrendan egon zitezkeen kolokaturiko langileak zerrendatik ateratzeko helburuarekin, ekainaren 30 baino lehen Kolokazio Bulegotik pasa ez ziren norbanakoak zerrendatik kanporatuak izan ziren. Langabetu zerrendak garai honetan bizi duen jaitsiera nabarmena azaltzen duena.

*** 1936ko abuztua eta irailaren arteko bariazioa Gerraren ondorio zuzena da. Gerraren hasierarekin eta batez ere frontea gerturatu ahala, mobilizazio eta milizien agerpenarekin langile (eta langabetu) asko hauetara batu ziren beren ideien alde borrokatzeko helburuarekin. Era horretan udalek herriko langabetuen inguruko informazioa izan eta bidaltzeari laga zioten, zerrendak bidaltzen zituztenean hutsune nabariak antzematen zirelarik. Dena den ezin dezakegu ahaztu hainbat langabetu fortifikazio lanetarako errekrutatu zirela (45 urtetik gorako norbanakoak batez ere), batez ere Euzkadiko Gobernu eta Defentsa Saila sortu ondoren, lan hauen truke soldata bat jasotzen zutelarik.

Diputazioak sustaturiko herri lanetan lan egiten bukatu zuten. Ikusi dugun bezala Diputazioak lan krisiari aurre egitea helburu zuten herri lan programa desberdinak garatu zituen, Gobernu aldaketen ondorioz beren eragina behin eta berriz mugaturik geratu bazen ere. Era honetan herri lanak, derrigorrezko langabezia aseguruaren ordezkotzat bilatu ziren⁵⁸⁷. Langabeziaren aurkako borroka Bizkaiko erakunde publikoen erronka sozial nagusienetako bat bilakatu zen, herri lanek arazoari aurre egiteko orduan pisu nabari bat izan zutelarik⁵⁸⁸. Sierra Rustarazuk, Espainiako Gobernu Ordezkaria izan zenak 1936ko Nazioarteko Lan Konferentzian ondorengoa adierazi zuen:

*“Se consideraba, en todos los países que no quieren adscribir los compromisos del Estado en un seguro obligatorio de paro o a un seguro facultativo, con subsidios que suponen cantidades elevadísimas, la solución mejor para el problema del paro”*⁵⁸⁹.

Kolokazio Bulegoak paper garrantzitsu bat jokatu zuen baita ere Gobernu Zentralari probintziak bizi zuen lan krisiari aurre egiteko helburua zuten herri lanak edo hauek diruz laguntzeko eskatzeko orduan. Zentzu honetan Hiriburuko Udaletxe, Diputazioa eta Bulegoaren arteko elkarlana ohikoa izan zen. Adibideen artean Estatuko Administrazio bulego guztiak zentralizatzea helburu zuen eraikinaren proiektua aipatu dezakegu, azkenean eraikitzen iritsi ez baziren ere⁵⁹⁰.

“En reunión celebrada ayer en la Casa Consistorial, por la Comisión Inspectora de la Oficina de Colocación Obrera del partido de Bilbao se acordó por unanimidad llamar la atención del Gobierno de la República (...) con el fin de que conozca de una manera oficial y clara la angustiosa crisis de trabajo que viene padeciendo Bilbao y con él en los 20 pueblos de su

****1936ko azaroan Euzkadiko Gobernu Lan Kontseiluak, urte bereko urriaren 7an sortu zenak, Bilbon langabezia aurkitzen ziren langile guztiak beren egoera erregularizatu beha zutela agindu zuen, hau egin ez zuten norbanakoak Bilboko zerrendatik kanporatuak izan ziren.

⁵⁸⁷ ESPUELAS, Sergio (2010), “El seguro de desempleo en España en la II República, 1931-1936. La evolución de las tasas de cobertura”, SILVESTRE, Javier eta PONS, Jerónia (ed), *Los orígenes del Estado del Bienestar en España, 1900-1945*, pp. 183-216.

⁵⁸⁸ PÉREZ-CASTROVIEJO, Pedro (2011), “La previsión social pública en Vizcaya: origen y desarrollo de los primeros seguros sociales (1900-1936)”, pp. 43-78.

⁵⁸⁹ ESPUELAS, Sergio (2010), “El seguro de desempleo en España en la II República, 1931-1936. La evolución de las tasas de cobertura”, SILVESTRE, Javier eta PONS, Jerónia (ed), *Los orígenes del Estado del Bienestar en España, 1900-1945*, pp. 183-216.

⁵⁹⁰ B.F.A.H., Bilbao Duodécima, 0034/003.

*demarcación, casi todos los colindantes a la Villa, por si al tomar resoluciones ministeriales y al distribuir los 50 millones de pesetas últimamente votados por el Parlamento para obras públicas, el Poder ejecutivo, haciendo honor a la justicia, tiene en cuenta lo razonado de nuestra demanda y desea poner algún remedio para evitar conflictos*⁵⁹¹”.

Gerra hasi zenean Kolokazio Bulegoa egoera berrira moldatu behar izan zen. Batez ere fronteak gerturatu ahala, milizia eta Gudarostearen agerpenarekin langile eta langabetu asko hauetan integratu zirenean. Ondorioz, udalek herrietako langabetuen inguruko informazioa izan eta bidaltzeari laga zioten. Euzkadiko Gobernuaren iritsierarekin Bilboko Kolokazio Bulegoak hainbat aldaketa jasan zituen, Gobernu berriak bere enplegu politika gerra egoera batera egokitu behar izan ondorioz. Ez zen lan erraza izan, batez ere enpresari eta patroien ehuneko nabarmen bat etsaien aldeko zen eta beste askok ihes egin zuten momentu batean. Herri lan desberdinetan (defentsara zuzenduak barne) eta industria mobilizatuetan Kolokazio Bulegoan izena eman zuten langile ugari erabili ziren, hauetako asko 45 urtetik gorako norbanakoak zein emakumezkoak.

Diputazioko Kolokazio Bulegoa izan beharko zenari dagokionez, Lehen Biurteko Komisio Gestorak ez zuen hau abian jartzeko denbora larregirik izan. Bigarren Biurteko Komisio Gestorak berriz ez zuen hau abian jartzeko interes larregirik erakutsi, agian Diputazioaren aurrekontua gehiago handitzea nahi ez zutelako, edo hau bere lehentasun artean aurkitzen ez zelako. Dena den 1934ko martxoan Diputazioak Langileen Erretiroa Kudeatu eta Diputazioak bultzaturiko herri lanetan jardungo zuten langabetuak aukeratzeko Leopoldo Conde, Errepideetako 1. Maiako Ofiziala zeregin hauetara zuzendu zuen. Abuztuan Conderen kexak tarteko, lan hau aurrera eramaten lagundu zezan alor bereko behin behineko 3. Mailako Ofiziala zen Valentin Ramirez bidali zioten. “...*a condición de que con esta organización no aumente en forma alguna el gravamen económico que hoy soporta la Diputación con el desempeño de tal servicio; y dese cuenta a la diputación de Guipúzcoa*”⁵⁹².

Komisio Gestorea bi pertsonen osaturiko zerbitzu hau Kolokazio Bulego Probintziala balitz bezala erakusten saiatu bazen ere, errealitatean, ez zuen inola ere 1931ko Legeak

⁵⁹¹ B.F.A.H., Bilbao Duodécima, 0034/003.

⁵⁹² B.F.A.H., Sekzio Administratiboa, ACT: J-00796/001, Actas de Sesiones de la Comisión Gestora de Vizcaya número 1719, año: junio-diciembre 1934, sesión del día 10 de agosto de 1934.

eta 1932 Araudiak esandakoa betetzen. Hasteko, inolako komisio ikuskatzailerik ez zuelako eta probintziako udalek prestatu beharreko langabezia erregistroak jaso eta kudeatzeaz arduratzen ez zelako. Bizkaiako Zentro Industrialeko Presidenteak 1935eko otsailean Probintziako Kolokazio Bulego Ofiziala abian jartzeko eskatu zion Diputazioari, horretarako beharrezko kreditua edo funtsak erraztuz.

“Siendo estas oficinas de Colocación Obrera los elementos de estudio del problema del paro, es evidente que, al no funcionar la Oficina Provincial de Vizcaya, no es posible conocer con las necesarias garantías de seguridad el alcance, extensión y tendencia del problema del paro en la provincia, y, por consiguiente, la lucha contra este fenómeno no puede alcanzar la eficacia que es de suponer se lograría si la citada Oficina Provincial se hallara en funcionamiento” ⁵⁹³.

Diputazioak, Probintziako Kolokazio Bulegoa aspalditik martxan zegoela erantzun bazion ere errealitatean azaldu dugun bezala, Langileen Erretiroa kudeatu eta Diputazioaren herri lanetan jarduteko prestaturiko langabetu zerrenda kudeatzeaz baino ez zen arduratzen. 1936ko martxoan, Fronte Popularreko Komisio Gestoreak Diputazioaren kontrola eskuratu zuenean, Probintziako Kolokazio Bulego Ofiziala oraindik sortzear zegoen. Martxoaren 18an Komisio berriak, Kolokazio Bulegoa garatzeko bere nahia azaldu zuen. Horretarako hau osatuko zuten presidente eta langile zein patroien ordezkariak aukeratzeko prozesua martxan ipiniz. Legezko Bulego bat sortzeko pausoak ematen hasi baziren ere, 1936ko uztailean Gerra piztu zenean bulegoa osatu gabe zegoen oraindik.

“Proceder a la constitución de la Comisión Inspector que ordena el art. 24 del Reglamento y el 7 de la Ley de 27 de Noviembre de 1931 sobre coordinación de servicios municipales y movimientos intermodales de trabajo en orden a la Colocación Obrera” ⁵⁹⁴.

⁵⁹³ B.F.A.H., Administrazio Agiritegia, J-02286 002.

⁵⁹⁴ *Ibidem*.

7.2.2 Kolokazioa Bulegoa gerra egoera batean: Euzkadiko Gobernuaren enplegu politika

Euzkadiko Gobernuak bere sorreratik langileen kolokazioa eta gestioari atentzio berezia ipini zion⁵⁹⁵. Lan Aurreikuspen eta Komunikazio Departamentuak arazo desberdinei aurre egin behar izan zien, hauen artean industria ekoizpenaren erorketa, enpresa ugariaren itxiera (Gerraren ondorioz) eta Gipuzkoatik batez ere, Gerratik ihesi Bizkaian babesa bilatu zuten milaka herritarrak. Liskar armatu gehienetan gertatzen denaren antzera langileriak era nabarmenean jasan zituen honen ondorioak. Herritarren lan eta bizi baldintzak hobetzen saiatzeko helburuarekin Gobernuko eta langileen ordezkariak osatzen zuten Lan Kontseilua sortu zen, Euzkadiko Gobernuaren kontsulta organo eta aurrerago Kolokazio Bulego berriaren Komisio Ikuskatzaile bezala funtzionatu zuena.

Enplegu, kolokazio eta azpiegiturei zegokionean hauen inguruko politika panorama berrira egokitu behar izan zen. Matxinatuei aurre egiteko helburuarekin, premiazkoa zen erabili zitekeen lan esku guztiaz baliatzea⁵⁹⁶. Gainera, lan hauen bitartez aurreko hilabeteetan zehar hazkunde nabaria bizi izan zuen langabeziari eta honek zor zitzakeen liskar sozialei mugak ipiniko zitzaizkien. Testuinguru honetan Gobernu sortu berriak Euzkadiko Kolokazio Bulego Zentrala eratu zuen 1936ko azaroa eta abenduan zehar, zerbitzua Gran Viako 62. zenbakiko behe solairuan kokatuz. Lan merkatuaren ezagupen eguneratua funtsezkoa zen, esku lan faltan aurkitzen ziren zereginetara langileak bidali eta okupazio gabe aurkitzen ziren norbanakoen moral eta bizi baldintzetan eragiteko. Baina baita, mobilizaturik aurkitzen ez ziren norbanakoak erregistratu, Errepublikaren eta Gobernu berriaren aurkakoak zirenak identifikatu eta industria mobilizatu zein fortifikazio lanetan jardun zezaketenak aukeratzeko⁵⁹⁷.

“Al objeto de dar plena eficacia a las disposiciones dictadas sobre colocación obrera y lograr, (...) el aprovechamiento de todas las actividades tan necesarias en los actuales momentos, precisa la intervención directa de los servicios de las organizaciones sindicales afectas a las autoridades

⁵⁹⁵ AGIRRE, José Antonio (1978), *Veinte años de gestión del Gobierno Vasco*, Leopoldo Zugaza, Editor, Durango, p. 65.

⁵⁹⁶ Euzkadiko Agintaritzaren Egunerokoa (1936), “Lana Aurrebegiramena ta Eraman-ekarri Zaingoa”, 28. Zenbakia, I. bolumena, 4. Hiruhilekoa pp. 221-222.

⁵⁹⁷ Kolokazio Bulegoaren funtzionamendua eta langileen kolokazioa arautzeko Euzkadiko Gobernuak 1936ko abenduaren 24an argitaraturiko dekretua. Informazio gehiagorako, ikusi: B.F.A.H., Udal Artxiboak, Zalla 0672/012.

legítimas y la distribución de las plazas que se creen o vacantes que se produzcan en rigurosa proporción al censo de afiliados que cada una de dichas organizaciones justifique. De este modo, no solamente se tiene garantía de que quienes ocupen los puestos en industria y talleres de todo orden son de lealtad contrastada, eliminando toda posibilidad de negligencia o mala voluntad en el cumplimiento de los deberes de la retaguardia, sino que también se proporciona un trato uniforme a los trabajadores organizados, dejando sin el más mínimo fundamento a la malicia o la suspicacia” ⁵⁹⁸.

Gobernuak erabaki honen defentsan, egoeraren ondorioz legezko boterearen aurkako jarrera zuten norbanakoak baztertzeko beharra adierazi zuen. Bestetik sindikatuen presentzia nabaria zen bitartean patroien ordezkariak ez zuten horretaz gozatu, Gobernuak Bulegoa era azkar batean antolatzeko beharraren ondorio zela adierazi bazuen ere, badakigu enpresarietako askok Estatu Kolpearen alde egin zutela, arrazoien artean ere hau egon zitekeelarik. Gainera era horretan botere publikoari errazagoa zitzaion bere interesak babestu eta industria gerra ekonomia batera egokitzeko lana aurrera eramatea. Bulegoaren gestioa Lan Aurreikuspen eta Komunikazio Departamentuko buruak aukeraturiko presidente batek eta langileen hiru ordezkariak osatzen zuten (Bizkaiko eta Gipuzkoako UGTk⁵⁹⁹ bat, Euskal Langileen Konfederazio Nazionalak beste bat eta azkena Lanaren Konfederazio Nazionaleko Komite Erregionalak aukeratua).

Udalerriak eta Industria Mobilizatuen Sekzioa, bete gabe aurkitzen ziren lanpostu eta lan eskaintzen inguruko informazioa Bulegora bidaltzera beharturik zeuden. Euzkadiko edozein enpresatan bete beharreko lanpostuetarako, botere legitimoaren aldeko ziren hiru zentral sindikaletako langileak aukeratu beharko ziren. Honetaz gain, beharrezkoa zen langileak langabetu zerrenda edo erregistroren batean altan egotea. Bestelako langileek lan egiteko aukera bazuten ere, beren kontratazioa aipaturiko zerrenda eta sindikatuetan beharrezko prestaketa, klase edo kategoriako langilerik aurkitzen ez zenean baino ez zen onartuko. Bestetik, sei egunetik beherako lanetan ere jarduteko aukera izango zuten,

⁵⁹⁸ B.F.A.H., Udal Artxiboak, Zalla 0672/012.

⁵⁹⁹ Bizkaiko UGTren inguruan gehiago jakiteko, ikusi: SANFELICIANO LÓPEZ, Maria (1990), *UGT de Vizcaya* (1931-1936).

langileen aukeraketa Kolokazio Bulegoak edo udaletxeetako erregistroak aurrera eraman beharko bazuen ere⁶⁰⁰.

Udaletxeei zegokionean, aurreko urtetan lan poltsak edo erregistroak abian jarri ez zituzten udaletxeei berehala zerbitzu hau abian jartzeko agindua eman zitzaien. Langabetuek beren egoeraren berri ematea ere derrigorrezko bilakatu zen. Etsaiaren menpe aurkitzen ziren lurraldeetatik ihesi etorritako langabetuen kasuan, errefuxiatuak aurkitzen ziren udalerriko zerrendan izen eman beharko zuten.

Zerrendak eguneratzeko helburuarekin erregistro zaharretan izena emanda zuten langabetuak ere berriz udaletxetik pasa behar ziren, non fitxa pertsonal berri bat osatuko zuten beren datuekin. Udaletxeek 1936ko azaroaren 5a baino lehen Euzkadiko Bulego Zentralera langabetuen inguruko estatistikak eta datuak bidali behar zituzten. Langileak eskaintzen zitzaien lana onartzera beharturik geratzen ziren, eta patroiek bete gabe zituzten lanpostuen berri emateaz gain, langile bila Bulego edo erregistroetara jo beharko zuten⁶⁰¹.

1937ko apirilean Defentsa Departamentuak, Gerraren bilakaeraren ondorioz momentu horretan langabezian aurkitzen ziren gizonezko guztiei beren erakunde sindikal, udaletxe eta Gobernuko Departamentuetan izen ematea agindu zien. Herrialdearen defentsarako lanak aurrera eraman behar zituzten unitateetan integratzeko helburuarekin⁶⁰². Unitate hauen koordinazioa eta funtzionamendua bermatzeko Herrialdeko Defentsa Lanen Komisio Ordenatzailea (*Herria Aldezteko Lanen Batzordea*), sortu zen, Gobernuko Departamentu guztietako kideek, Defentsa Departamentuaren zuzendaritzapean osatuko zuten. Erakunde sindikalen ordezkariak aholkulari bezala lantaldean integraturik geratu ziren, Defentsa Departamentuko Fortifikazioen Sekzioak aurrera eraman beharreko lanen eta premien berri emango zuen bitartean. Batzordeak industria guztiak gerrari begira zuten erabilgarritasunaren arabera antolatu beharko zituen, langileen banaketa honen arabera izango zelarik.

⁶⁰⁰ B.F.A.H., Udal Artxiboak, Zalla 0672/012

⁶⁰¹ Euzkadiko Agintaritza Egunerokoa (1936), "Lana Aurrebegiramena ta Eraman-ekarri Zaingoa", 28. Zenbakia, 4. Hiruhilekoa pp. 221-222.

⁶⁰² Euzkadiko Agintaritza Egunerokoa (1937), "Guda Zaingoa", 183. Zenbakia, 1. Hiruhilekoa, pp. 1463-1464.

“Agintariekin alkar artuta eritar guzi-guziei lana ezari al izateko eskubidedun izango da Batzordea”⁶⁰³. Alistamendu agindua apirilaren 9an argitaratu ondoren, hurrengo hiru egunetan aurrera eramán beharko zen. Behin lan unitate desberdinak eratu ondoren, Defentsa Departamentuaren esanetara geratuko ziren unitateak, Gudarostearen buruzagitzak adierazitako eginkizunak bete zitzaten⁶⁰⁴.

⁶⁰³ *Ibidem*.

⁶⁰⁴ Euzkadiko Agintaritzaren Egunkaria (1937), “Guda Zaingoa”, 183. Zenbakia, 1. Hiruhilekoa, pp. 1463-1464.

8 THE PUBLIC WORKS, UNEMPLOYMENT AND COMMUNICATIONS POLICY OF THE GOVERNMENT OF EUZKADI

8.1 Introduction: The beginning of the Civil War, the Committee of Non-Intervention and the isolation of Euzkadi

In July of 1936, the rumours about the malaise among the Spanish military State were increasing. Finally, the worst was confirmed when officers in Africa and a part of the Peninsular army revolted. Although the coup attempt of July 17-18, which sought to overthrow the established democratic system, had an internal origin, the Civil War that was triggered after its partial failure was, from the beginning, an international conflict, one in which Western democracies showed their weakness before the new European fascist powers. After the coup, which many in the military joined, the Spanish government decided to ask its neighbouring state, France, for help. The French was a Popular Front government like the Spanish was, i.e., a coalition of left and centre-left parties, led by Leon Blum.

At first, Blum agreed to send planes and weapons over so that the Spanish Government could crush the insurgency and re-establish democratic order but, while the shipment was being prepared, he and his Minister of Foreign Affairs held a meeting – one that had been already planned- with their British counterparts. During an informal conversation after that meeting, they talked about the conflict that was developing on the other side of the Pyrenees. The government of the United Kingdom, presided by the conservative Stanley Baldwin, seemed to be more concerned about the revolutionary process that could develop by the government of the Republic, than about the military uprising itself, so they recommended Blum to be cautious. The internal situation in France did not facilitate the decision-making process either. The Catholic press and the extreme-right media used the murders of members of the church, carried out mostly by uncontrolled militias, to start a campaign against any support for the Popular Spanish Front. The campaign achieved its goal and at the end of July the cabinet cancelled the arms shipment.

Paris continued to hesitate about helping the Republic, especially in view of the fact that both fascist Italy and Nazi Germany were militarily and economically supporting the Francoist side, but was faced with its fear of confronting those powers and its own internal

conflicts. Although Blum and other members of his cabinet, as supporters of the Republic, organized sending clandestinely a small number of weapons, but any possible open help was paralyzed. Noticing France's hesitant attitude, London again alerted Paris to avoid engaging with any of the two parties involved in the conflict.

In the end, France and the United Kingdom decide to implement an agreement not to intervene (i.e., not to provide sensitive equipment, support or weapons) in the conflict developing in Spain in August 1936. While the two main European democracies settled for Non-Intervention, both Germany and Italy continued to support the Francoist side regardless. Twenty-seven more European states joined the declaration, although there never was a single treaty. A control organism, the Committee of Non-Intervention, was located in London, but it did not prevent both Hitler and Mussolini from continuing to increase their aid to the Francoist side, nor the Soviet Union from beginning to sell material to the Republican government.

As for the Basque Country, at the outbreak of the war Navarre and Araba were in the hands of the coup leaders, and soon most of Gipuzkoa fell. In this context, and with its territory limited mainly to Bizkaia, the first Lehendakari, José Antonio Aguirre,⁶⁰⁵ swore office before the Gernika tree after the approval of the Basque Statute of Autonomy on October 7. The first Basque Government was a coalition government formed by several parties in tune with the critical situation the country was going through. The newly created government would have to face the conflict isolated from the rest of the Peninsula and Europe, along with Cantabria and Asturias, while trying to maintain normality in its territory.

8.2 Adapting to a war situation: territory, policy, unemployment and public works

One of the main objectives of the Government of Euzkadi, in addition to facing down the enemies of democracy, was to maintain social peace, while trying to improve as much as

⁶⁰⁵ José Antonio Aguirre y Lecube (1904-1960). Born in Bilbao, he was a member of the Basque Nationalist Party since very young, and a Law graduate from the University of Deusto. In his youth, he played for the Athletic Club. Appointed Mayor of Getxo at the arrival of the Second Republic, he was elected first Lehendakari of Euskadi once the Civil War began. After the fall of Bizkaia in 1937, Aguirre and his government move to Barcelona and, when the Republican side is defeated in the Civil War, he moves to France. On the outbreak of World War II, fleeing Nazi persecution, he is forced to seek hiding in Berlin before travelling to America. After the war, he returns to France, where he remains Lehendakari of the Basque Government in exile until his death in 1960. For more information, see among others: ZUBEROGOITIA, Aitor (1997). *Jose Antonio Aguirre*, Elkar, Donostia.

possible its economic situation and the living conditions of its citizens. The conflict had a significant effect on the finances of the Government of Euzkadi. Many of the expenses derived from the war were paid for with means facilitated by the Republican government. In addition to these, the Basque government had other sources of income, such as the one obtained through the creation of a 2% tax on payments made by the Department of Treasury and other agencies of the Basque administration. In its turn, Bizkaia's regional government established a 1.20% tax on payments made by it and the Bizkaian town councils.⁶⁰⁶ These taxes that were used to cover the expenses of the Basque administration. A draft budget with foreseen income and expenditure for 1938 was made by the Basque government, but the war truncated its development.⁶⁰⁷ In any case, as Aguirre pointed out on one occasion, the war would have always made it impossible to establish a fixed budget.⁶⁰⁸

To meet the costs of the war, the Republican government approved two loans in favour of the Government of Euzkadi, the first of about 300 million pesetas and the second of close to 250 million.⁶⁰⁹ The lack of liquidity suffered by the Basques as a result of the blockade was resolved at first by airlifting 20 million in coins to prevent the collapse of the internal market.⁶¹⁰ This was only a temporary solution, so two other solutions were agreed: that the Government of Euzkadi could issue banknotes and mint one- and two-peseta coins. The first were issued by every local bank under the Bank of Spain in Bilbao. The notes were lithographed with the signatures of the withdrawing entities, being issued in accordance to a decree by the head of the Department of Treasury, Finance Councillor Eliodoro de la Torre.⁶¹¹ The first issue of 112 million pesetas began on September 7,

⁶⁰⁶ ZABALA, Federico (1986), *El gobierno de Euzkadi y su labor legislativa (1936-1937)*, pp. 97-98.

⁶⁰⁷ Basque Nationalism Archive, Political and Military Direction in the War in Euskadi collection, Budget, 1937, GE, K. 00003, C.7.

⁶⁰⁸ AGUIRRE, José Antonio (1978), *Veinte años de gestión del Gobierno Vasco*, p. 67.

⁶⁰⁹ GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel and GARMENDIA, José María (1988), *La guerra civil en el País Vasco. Política y Economía*, p.74.

⁶¹⁰ GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel and GARMENDIA, José María (1988), *La guerra civil en el País Vasco. Política y Economía*, p.70-1.

⁶¹¹ Eliodoro de la Torre (1886-1946) was born in a family of workers. As a bank employee, he was one of the founders of the Basque trade union ELA (Eusko Langileen Alkartasuna- Solidarity of the Basque Workers), of which he was vice president. Councilor of Deusto and deputy for Biscay for the Basque Nationalist Party, appointed Finance Councilor by the government of Euzkadi in 1936. He was responsible for the Basque finances, its exports and the aid needed by industries to cope with the war situation. After the execution of the Health Councilor, Alfredo Espinosa (see note 134), at the hands of the Francoists, he also held his portfolio, creating the Euskadi and Gernika hospitals in Barcelona and the La Roseraie

1937, with an extension made in April 1937 for an amount of 49 million pesetas, mainly destined to replace bad notes from the previous issue, in series of 1,000, 500, 100, 50, 25, 10 and 5 pesetas.⁶¹² As for the coins, they were minted by the Belgium Mint, at a value of 10 million pesetas, and were jokingly named “the eliodoros.”⁶¹³

To avoid a total economic paralysis and ensure food, the Basque Government zealously tried to maintain its supply lines, which were under constant threat. Attempts were made to facilitate imports and exports and offer financial assistance to industries, with the aim of avoiding industrial unemployment. The 12,000 tons of chickpeas and 3,000 tons of cod in the territory were quickly intervened and used to feed the population of Bizkaia and the thousands of refugees who were in the territory during the first weeks.⁶¹⁴ The supply of the most essential products would be maintained thanks sailors of different nationalities, who risked both their ships and their lives and that of their crews to reach the Bilbao’s port. Surgical materials and part of the necessary medicines would come, on many occasions, through the Air Pyrénées airline. To manage all these purchases, the Basque government employed several merchants and purchasing agents, who were sent to obtain all kinds of supplies wherever necessary.

To optimize the means of production, Basque industries were divided into two large groups. Those destined exclusively to the production of war material were directly under the control of the Department of Defence, while those that were not came under Department of Industry control, their administrative and technical structure respected, being intervened only through their delegates. As for the industries that had been abandoned by their owners, or whose owners had been condemned by the courts, they were likewise directly managed by the Department of Industry.

The first Government of Euzkadi tried from the beginning to develop a general public works plan, similar to the one carried out by the Catalanian government in 1934, with the

Hospital in Bidart to care for refugees, the sick and the injured. After WW2 he was appointed of the Government of Euskadi Delegate in Bayonne, where he died shortly after. Eusko Jaurlaritz (1984), *Eliodoro de la Torre. Primer consejero de hacienda*, Eusko Jaurlaritz, Gasteiz, pp. 97-98.

⁶¹² ZABALA, Federico (1986), *El gobierno de Euzkadi y su labor legislativa (1936-1937)*, p. 99.

⁶¹³ Eusko Jaurlaritz (1984), *Eliodoro de la Torre. Primer consejero de hacienda*, p. 30.

⁶¹⁴ AGUIRRE, José Antonio (1978), *Veinte años de gestión del Gobierno Vasco*, p. 48.

aim of starting it in 1937.⁶¹⁵ To do it, the newly created Department of Public Works sent a circular to all the municipalities under its control to gather information about the different works in progress and those projected.

“Approved and in execution of the Basque Country’s Statute of Autonomy, the Provisional Government’s Ministry of Public Works has considered appropriate to address all municipalities under its jurisdiction, in order that said municipalities send word of general interest work projects under study so that, once these projects are systematized, the Government accords how those that deserve so can be carried out, with the appropriate economic subsidies.”⁶¹⁶

The Department of Public Works fell on Juan Astigarrabía,⁶¹⁷ member of the Basque Communist Party.⁶¹⁸ To better manage its competencies, a High Council for Public Works was created,⁶¹⁹ whose main objective was to provide advice on the different projects. Its Director General would be architect and member of Basque Nationalist Action, Tomás Bilbao.

⁶¹⁵ CARRERAS i PUIGDENGOLAS, Josep Maria, BERNAT i FALOMIR, Jordi, RIERA i FIGUERASEL, Pilar (2009), *Plan general de obras públicas de 1935: política, infraestructuras y territorio*, Generalitat de Catalunya, Barcelona.

⁶¹⁶ General archive of the Spanish Civil War (Salamanca), PS Bilbao, folder 58, case file. 3, Report of the Economic Control Commission of the Bilbao City Council, November 4, 193, p. 1. In: MOLINA, Fernando. and ROJO, Juan Carlos (2002), *Historia del Túnel de Artxanda (1900-2002). El Urbanismo y las Comunicaciones de Bilbao*, p. 98.

⁶¹⁷ Juan Astigarrabía Andonegi, member of the Communist Party (Basque Federation), was born in Donostia in 1901 in a liberal, socialist family and did three years of nautical studies, during which he did some sailing. With the arrival of the Second Republic, he was elected member of the Communist Party’s National Executive. After the creation of the Government of Euzkadi, he was the only communist in it, filling the position of Councillor of Public Works. After the fall of Bizkaia, he was accused by his own party comrades of sympathizing with the nationalists and allowing the fall of the city. After a long exile he returned to the Basque Country in 1980, dying 9 years later. AROZAMENA, Ainhoa (2018). *Astigarrabía Andonegui, Juan*. Auñamendi Encyclopaedia (on line), accessed May 10, 2018. Available: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/es/astigarrabia-andonegui-juan/ar-15880/>

⁶¹⁸ Basque Government (1936), “Decreto de nombramiento consejero encargado del Departamento de Obras Públicas, Juan Astigarrabía”. *Boletín Oficial de País Vasco*, p. 5.

⁶¹⁹ The High Council for Public Works was divided into the following branches: 1) General Directorate of Transport, 2) Department of Rail Transport, 3) Department of Mechanical Transport, 4) Department of Maritime Transport, 5) Port of Bilbao Board of Works, 6) Special Police Surveillance and Police Force, 7) Bilbao Rail Links Commission, 8) High Council for Railway Operation in the Basque Country, 9) High Council for the Exploitation of Basque Country Bus Lines. For more information see: Basque Government (1936), “Consejo Superior de Obras Públicas”, *Boletín Oficial de País Vasco*, p. 454.

By the end of October, the Government of Euzkadi and the Department of Public Works already had a list of emergency public works aimed mainly at offering protection to the population and ensuring the internal movements of citizens, troops and goods:

-Construction of an entrenched field in the Plaza de Bilbao, protecting it from artillery fire and including in it Sondica Airport and the Zollo water supply.⁶²⁰

-Construction of the following aviation shelters: 1) Zorroza Mobile Artillery Park, 2) Cruz-Begoña District, 3) Zurbaran-Begoña District, 4) Directorate of General Communications in Artxanda, 5) Artxanda-Deusto Tunnel, 6) Irala-Barri Military Hospital, 7) Los Cantones-Siete Calles, 8) Polvorín, Rekalde, 9) Basurto, 10) Echevarri, 11) Lamiaco, 12) Sestao, 13) Santurce, 14) Olazueta -Berriz, 15) Ochandio, 16) Marquina, 17) Urberuaga de Ubilla, 18) Orduña, 19) Valmaseda, 20) Arceniega.⁶²¹

-Rehabilitation of the Nautical School for Artillery Academy and Engineers.

-Construction of the following roads: 1) Ochandio to Cruceta (5 km), 2) Malax to Iruzubieta (3 km), 3) Second line to Marquina (3.5 km), 4) Aguinaga to Uzartza (5.2 km), 5) Bilbao Belt (12 km), 6) Ermua-Urko Project (7 km).⁶²²

-Construction and conservation of the following bridges: 1) Orozco to Barambio (11 m), 2) Urkillu (10.5 m), 3) Barambio to Lezama (4 m), 4) Marquina (9 m). A few mobile bridges were built to temporarily replace those of vital importance that had suffered bombings, 8 in total, available to be assembled as soon as possible: 1) a 30-meter heavy wooden bridge, 2) a 45-meter metal bridge on spindles, 3) a 30-meter laminated beam bridge, 4) a 15-meter hanging footbridge, 5) 90-meter bridge on boats, 6) a wooden lattice 30-meter gangway, 7) a 20-meter gangway on drums, and 8) a 20-meter gangway on easels.⁶²³

Civilian protection, as well as that of the architectural heritage, absorbed much of the Department's efforts. With regard to special buildings and those of artistic value, not only had they to be safeguarded from the direct effects of the war, but also from the indirect ones, especially religious buildings that could be burned by uncontrolled groups. To avoid

⁶²⁰ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Defence, Fortifications, file 499, n. 23.

⁶²¹ *Ibidem.*

⁶²² *Ibidem.*

⁶²³ *Ibidem.*

unnecessary destruction, it was prevented by decree that demolitions of civil and religious architecture could be carried out without the consent and favourable report of the Directorate General of Fine Arts.⁶²⁴

The Department was also responsible for the construction and adaptation of anti-aircraft shelters, rendered indispensable by the fascist aviation indiscriminate bombings. For this, several tunnels, among other things, were used. Some of the tunnels were already under construction, and ended up having a double function. As to financing, despite the fact that the works were carried out by the Department of Public Works, they ended up in certain cases being paid for by the Department of Defence. This generated some misunderstanding among both the workers and the suppliers who worked in the constructions, as it happened in the shelter being built at Santurce in March of 1937, when the invoices were first sent to Public Works, when it was Defence who had to take charge of the payment.⁶²⁵

Public works also helped, as we mentioned before, to mitigate unemployment. In the spring of 1936, shortly before the conflict broke out, Bilbao's mayor, Ernesto Erkoreka,⁶²⁶ had proposed a 10-million public-works plan the conflict had paralyzed. Among the many projects the city wanted to start was a railway links one. In June 1936, the Bilbao Rail Links Commission created to develop it presented a report with the works and expropriations necessary for the materialization of a station in San Mamés, budgeting 3.1 million pesetas for the works and 7 million for expropriations. The town hall was interested in starting as soon as possible, so they had already asked the Minister of Public Works to get involved and help its rapid implementation.⁶²⁷

⁶²⁴ Basque Government (1936), "Derribos: Decreto prohibiendo el derribo de toda arquitectura civil o religiosa sin previo conocimiento e informe de la Dirección General de Bellas Artes". *Boletín Oficial de País Vasco*, p. 566.

⁶²⁵ Basque Nationalism Archive. Case file generated by the note of expenses sent to the Council of Public Works for materials used in the shelter works in Santurce. Private Donations, DP: 00111, Folder 01.03.

⁶²⁶ Mayor Ernesto Erkoreka, who had worked as a draftsman of the Port of Bilbao Board of Works until his withdrawal in 1933 – due to the incompatibility of continuing to perform this task along with that of Mayor – was called by Government of Euzkadi in January 1937 to join the Department of Public Works, although this appeal was surely more formal than effective. For more information, see: AGIRREAZKUENAGA, Joseba. (ed.) (2003), *Bilbao desde sus alcaldes. 1902-1937: Diccionario biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal en tiempos de la revolución democrática y social*.

⁶²⁷ Basque Nationalism Archive. JDGC-001-12, 1936.

Bilbao's town hall proposed this and other works be included in the General Public Works Plan the Government of Euzkadi was preparing – among others, several aimed at improving access to the city, the ultimate goal being linking it to the port. The extension of Av. Macía (currently, Av. Lehendakari Aguirre) would involve a speedy, direct communication between the Deusto Bridge, which was about to be inaugurated, and the Port of Bilbao.

Among the projects requested and then included in the Plan, was that of Sondika Aerodrome. The objective of the infrastructure was clearly military, and aimed at providing a second aerodrome that compensated for the shortcomings the Lamiaco one, itself an improvised site where improvements were also being undertaken.⁶²⁸ This way, Sondika could become Euzkadi's main aerodrome, one where the civilian and war planes they were counting on acquiring to break the blockade, could make safer landings and takeoffs.

Faced with the lack of means to effectively deal with the incursions of fascist planes into Basque territory, it was decided to adapt and build several anti-aircraft shelters, among which the Artxanda tunnel stood out.⁶²⁹ One of those multipurpose works initiated during the race to prepare for the war, it was intended to provide rapid communication between the city and the new Sondika aerodrome, and to be an anti-aircraft shelter for the area inhabitants while, at the same time, occupy unemployed men and help reactivate the economy. The construction work began in October, when the General Director of Public Works, Tomás Bilbao – who was also in charge of the construction of anti-aircraft shelters- ordered the drilling work to begin, even before the formal request from the town

⁶²⁸ Basque Nationalism Archive. Private donations, DP: 00515, folder 015.

⁶²⁹ The Artxanda tunnel was not a new project, it was a project that had already been planned at the beginning of the 20th century. When the architect Seguroola proposed expanding the city to the Asua Valley, the tunnel became important again. In this way we wanted to solve the serious problem of lack of housing suffered by Bilbao, so the architect designed a project that covered 1,500 hectares (one third of the total land in the jurisdiction of Bilbao), with capacity for about 225,000 inhabitants, where his interest in rationalist urbanism of German origin was evident. However, for a quick connection between the new city and the center of the town, it was necessary to build a tunnel that crossed Mount Artxanda. For this it was necessary to modify the expansion plan of Deusto. For more information, see: GONZÁLEZ, Manuel (ed.) (2009), *La Consolidación de la Metrópoli de la Ría de Bilbao*. p. 32, and, MOLINA Fernando, and ROJO, Juan Carlos (2002), *Historia del Túnel de Artxanda (1900-2002). El Urbanismo y las Comunicaciones de Bilbao*, pp. 89-91.

hall.⁶³⁰ The work stopped after 246 meters had been excavated on December 12 1936⁶³¹ because, by then, the Government of Euzkadi had other major concerns that made it essential to concentrate all resources and materials in other, even more important projects, like Bilbao's defensive line, which would be nicknamed the "Iron Belt" line by the enemy.⁶³²

The 80-kilometre-long controversial defensive line that protected Bilbao against the enemy required a budget of around 50 million pesetas and employed in its construction some 15,000 people in total – never all at the same time-, around 8,500 of them actually receiving wages for their work. Despite being military in nature, a lot of the work was managed by the Department of Public Works.⁶³³ It was provided with machine gun nests and bunkers built with reinforced concrete and an average thickness of 70 centimetres, as can still be seen in the parts that have been preserved. These did not cover the entire defensive line, and long areas were provided just with trenches protected, in the best of cases, by logs and sandbags, which offered good protection against small calibre weapons and splinters, but little in the case of more powerful weapons. The main objective was to face down and deflect the Francoist forces heading against the Bilbao, which could otherwise continue advancing, albeit without being able to take the city, which would then become besieged. To withstand the eventuality of the siege, both the Sondika Aerodrome and the Zollo reservoir – ensuring water supply- were intended to be included behind the defensive line.⁶³⁴

The adaptation of places to assist refugees was not neglected either, and it was one of the tasks that depended on the department led by Astigarrabía. On April 28, 1937, in

⁶³⁰ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Labor, Social Security and Communications. General Secretariat. Accounting Office, vol. 34, file 795, n. 10.

⁶³¹ MOLINA Fernando, and ROJO, Juan Carlos (2002), *Historia del Túnel de Artxanda (1900-2002)*. *El Urbanismo y las Comunicaciones de Bilbao*. pp. 109-118.

⁶³² Among the contractors who worked from October to December (December 3, as the case may be) in the Artxanda tunnel was Juan José Libano. His documentation has been preserved and it allows us to specify the amount that remained to be received, 864.05 pesetas, and indicates the amount of fuel consumed by one of the compressors used in the work (1,700 litres). For more information, see: Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Labor, Social Security and Communications. General Secretariat. Accounting Office, vol. 34, file 795, n. 10.

⁶³³ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris) Communications Office, vol. 300 file 18, n. 09.

⁶³⁴ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Defence. Fortifications, folder 499, no. 23.

compliance with the Government's decision the previous night, the Department of Public Works' inspection body, together with the Director General of Social Assistance and the heads of Works Execution and Town Planning, carried out the corresponding study to ensure the rapid construction of the pavilions necessary to accommodate some ten thousand people, probably children, who were to be evacuated from Bilbao to an intermediate point between the capital city and Santander, but within Bizkaia and without descending towards the south.⁶³⁵

A beach next to San Julián de Musques, where children could play in the summer, was considered convenient, as there "refugees would breathe a healthy antifascist atmosphere". The place had several advantages: water and electric power supply and access by rail. This last was essential to transport materials, since the scale of the constructions would have made transportation by road very difficult.⁶³⁶ The other problem that seriously worried the group working on the project was the eventuality of a bombardment. Although at first an attempt was made to look for some abandoned tunnel or mine in the vicinity to give shelter in an attack to the refugees, the idea was abandoned because of the enormous amount of work required to construct pavilions and other services, and the problems of entry into the refuge of so many people.

The agreed solution was the construction of shelters in trenches, well insulated and one per pavilion.⁶³⁷ Each pavilion was designed to house a total of 156 beds and double sanitary service. There would also be dining rooms with a capacity for 1,000 people, with a construction similar to that of the dormitory barracks to speed up construction, a kitchen for each dining room, plus storage and laundry, and other services that would be built on the go. Initially, the project had 64 dormitory pavilions, three dining pavilions, four warehouses and three laundries.⁶³⁸ An attempt was made to simplify and reduce the materials to be used by means of a simple design: brick insulating plinths, brick half-mast walls and wooden reinforcement covers with corrugated sheet metal.

⁶³⁵ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris) Communications Office, vol. 300, file 18, n. 04.

⁶³⁶ *Ibidem.*

⁶³⁷ *Ibidem.*

⁶³⁸ *Ibidem.*

For the construction work, it was estimated that 250 bricklayers, 60 carpenters and around 350 labourers – who could “even be women”, as stated in the minutes, would be needed. The estimated construction time was around one month and the budget amounted to 2,000,000 pesetas. Considering the number of refugee children, the Inspector General raised the number of people who could host the colony to 15,000 (it is not clear whether by expanding it).⁶³⁹

8.1 Table: Necessary building materials and amounts available in Bilbao (28 April, 1937)

	Needed	Existing
Bricks	2,000,000 m ³	5,000,000 m ³
Concrete	250 t	2,000 t
Wood	1,000 m ³	4,000 m ³

Source: Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris) Communications Office, vol. 300, file 18, n. 04.

Events made the materialization of the project impossible: one and a half months after the signing of the document, Bilbao had fallen to the rebels. Beforehand, the Government of Euzkadi had decided it was best to evacuate the minors to areas not under conflict, either in Iparralde or abroad, and that the place could be used for other purposes, such as an airstrip for the Air Pyrénées planes, although it was finally decided to use for that purpose beaches even further from the front.

The war meant that transport had to be brought into tight governmental control, both in ports, by railway and bus coaches, trucks and personal vehicles. The idea was to avoid any of the vehicles becoming paralyzed. The Department requested the different industries that already manufactured auto spare parts, as well as those that were in a position to be able to produce them, to report both the work they did and the work they could do.⁶⁴⁰ Airplane transport, however, proved to be a serious problem for the government.

⁶³⁹ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris) Communications Office, vol. 300, file 18, n. 04.

⁶⁴⁰ Basque Government (1936), “Obras Públicas: Dirección general de transportes. Orden disponiendo que todos los talleres que se dedican o se hallen en condiciones de fabricar accesorios de automóvil remitan a la Jefatura de Transportes nota de las piezas que producen o pueden producir”, *Boletín Oficial de País Vasco*, p. 569.

Airplanes were lacking and it was enormously difficult to acquire them under the Non-Intervention, so initially, in the first third of 1937, the government decided to try to build them themselves:

“The Basque Government gives the Aeronautical Engineer, Aviation Captain Mr. CERRO, all the necessary faculties for the immediate organization and start-up of the aircraft factory requested by the Hon. Minister of Navy and Air of the Government of the Republic, it should be understood that any economic needs arisen from the financing of the company will be the responsibility of the Basque Government, before which the aforementioned Mr. CERRO will gradually have to present, as needed, the budgets of as many works as he performs, for their quickest payment.

And for the record, so it can serve as a guarantee to all kinds of industrial entities with whom he will have to relate, I am issuing the present document in Bilbao, on the twenty-first of March of nineteen hundred and thirty-seven.”⁶⁴¹

The model chosen, or maybe the model whose plans could be acquired, was a Fokker D-21⁶⁴² (there was also talk about producing a Martin Bomber or maybe both planes, but the idea was soon abandoned),⁶⁴³ a light and relatively cheap fighter designed in 1935 in the Netherlands. The patent was acquired from the manufacturer so that the devices could be built under license in a future factory. Fokker acquired a formal commitment to provide technicians – essential when starting production-, supply necessary elements and ship a fully finished device that could serve as a model. In addition, Fokker consented that the future factory’s staff make a short stay at the factory, to learn its manufacturing techniques.⁶⁴⁴

⁶⁴¹ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Communications Office, file 17, n. 1.

⁶⁴² Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Defence. General Information (General Secretariat). File 525, n. 6.

⁶⁴³ Fokker was already used to circumventing blockades imposed as a result of the wars. After the First World War, they left Junkers and Germany and settled permanently in the Netherlands, where they were able to continue developing aircraft of all kinds.

⁶⁴⁴ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Defence. General Information (General Secretariat). File 525, n. 6.

Luis Cerro, aware of the urgent need for airplanes, decided to discard the idea of a new factory, postponing it to a later moment, and requested urgently looking for suitable local sites that allowed carrying out manufacture, even partially. To avoid setbacks, all raw materials had to be manufactured by local companies (duralumin, counter plate, steel pipes, machinery, tools...).⁶⁴⁵ At the same time, the technicians in charge of the new factory should start with the preparation of the plans, the choice of final location, and the budget for the final factory project. It was also necessary to know the budget for serial device manufacture and the amount of foreign currency necessary to carry out the project, information that had been requested by the Minister of the Air.⁶⁴⁶

The selection of Bizkaia and the outskirts of Bilbao for the construction of the aircraft factory was not accidental. The Aviation Service Material Headquarters had studied the pros and cons very well, and Bizkaia's industry was the only one that manufactured or could manufacture essential aviation materials, such as duralumin and aeronautical-quality steels. There were also political and social reasons, such as its political temperance, peaceful social coexistence and main unions that would allow working without major disturbances. The place chosen by Cerro and his team for the temporary installation of the workshops was the Lamiaco Aerodrome, where they could use the premises and buildings abandoned by the Alcohol Society of Lamiaco, which were already being used partly as an aviation repair workshop for the northern area. The facilities had to have a dining room and kitchen for 300 people, so the volume of workers they planned to employ was high.⁶⁴⁷ These facilities, together with a new warehouse, would be enough to start manufacturing work. The 50x60-meter-assembly warehouse was entrusted to the engineers of the Basconia company, and its final cost was around 900,000 pesetas, while adapting the rest of the buildings required an investment of nearly 75,000 pesetas.⁶⁴⁸

⁶⁴⁵ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Defence. General Information (General Secretariat). File 525, n. 6.

⁶⁴⁶ For more information, read the letter from Air Undersecretary Antonio Camacho Benítez to Minister of the Navy and Air Indalecio Prieto in which he transmits the necessary technical details for the installation of the aircraft factory in Bilbao. Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Víctor Salazar collection, AFIP 1, box 21, folder 1, vol. 1, file 82.

⁶⁴⁷ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Defence. General Information (General Secretariat). File 525, n. 6.

⁶⁴⁸ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive. Víctor Salazar collection. AFIP 1, box 21, folder 1, vol. 1, file 133.

*“Many reasons support the need to choose partial manufacturing, among which we can cite the following: [...] The financial and sometimes political convenience of an already established private industry with a vested interest, who takes direct part in the manufacture of the various elements that make up the airplane, that counts on its organization and its own elements, making our appearance in the regional industry wing not for exclusive manufacturing purposes and independent of the established factories, but as an industrial company which, when established, implies in itself a request for help and collaboration, and translates into a demand that resolves its crisis and encourages its production...”*⁶⁴⁹

The Government of Euzkadi offered to advance the money necessary to start the manufacturing process,⁶⁵⁰ but the Minister of the Navy and Air, Indalecio Prieto, responded that it was not necessary, and that the amounts requested by Cerro would be supplied without having to wait for the budgets to be approved.⁶⁵¹ To this end, Prieto requested Negrín, the Minister of Finance, to grant one million pesetas to Luis Cerro.⁶⁵² On March 29, Prieto sent a letter to Cerro informing him that the next day a plane to Santander would depart with the million pesetas budgeted for the first leg of the factory work. The aforementioned sum would be registered in his name in the branch of the Bank of Spain in Santander, or to transfer it to the one in Bilbao.⁶⁵³ In spite of the project being well advanced, and of Cerro himself, together with his assistant, having already requested permission to make a short stay at Fokker, the planes were never manufactured.⁶⁵⁴

The Basque Government also had plans for civilian airplanes, Beech 17 Staggerwing specifically, which was the plane, known as the “Negus”, used by the Lehendakari and

⁶⁴⁹ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Defense. General Information (General Secretariat). File 525, n. 6.

⁶⁵⁰ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive. Víctor Salazar collection. AFIP 1, box 21, folder 1, vol. 1, file 130.

⁶⁵¹ *Ibidem*, file 131.

⁶⁵² *Ibidem*, file 134.

⁶⁵³ *Ibidem*, file 138.

⁶⁵⁴ It has been said that the piece that had to be manufactured by Fokker came into Republican hands, or even that the manufacture of wings for the first devices had already begun, but I have not been able to contrast this information.

his team. Most of the plans that remain in the Basque Historical Archive correspond to the B17E variant, and not the B17R – the Lehendakari’s plane-, the letters denoting the different engines the airplanes were powered with (the "E" denoting the 7-cylinder, 285-horsepower Wright R-760-E1 engine, and the “R” the 9-cylinder and over 400-horsepower Wright R-975-E engine, respectively). The plans were dated February 6, 1935 at the headquarters of the Beech Aircraft Company in Wichita, Kansas.⁶⁵⁵ Although we do not know how they were used with certainty, it was probably to manufacture spare parts for the *Negus*.

Throughout the conflict, the Basque Government tried to redirect the industry towards the war effort, but its objectives and plans were cut short, largely as a result of the blockade, the lack of raw materials, the businessmen’s sympathy for the Francoist side and the rapid development of events.⁶⁵⁶ In spite of everything, the projects and public works that did get under way served to occupy a part of the population that had seen their income severely cut by the economic crisis and the war.

8.3 Transportation and the Government of Euzkadi: Air Pyrénées, a special case

8.3.1 The first months

On October 21, 1936, the Government of Euzkadi Presidency and the Ministry of Labour, Social Security and Communications see the need to establish a regular mail⁶⁵⁷ and courier service between Bilbao and France, and from there to the different capitals on the Republican side. The service, which would be extended to passenger and merchandise transport, would take the form of a commercial air courier company. They contacted the consul in Bayonne, Pedro Lecuona,⁶⁵⁸ to start the negotiation, so that the legal operation

⁶⁵⁵ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Defense. General Information (General Secretariat), file 57, n. 2 and Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 58, n. 1.

⁶⁵⁶ GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel and GARMENDIA, José María (1988), *La guerra civil en el País Vasco. Política y Economía*.

⁶⁵⁷ You can find the envelopes used by the Government of Euzkadi for air mail in appendix 10.4.

⁶⁵⁸ Pedro Lecuona Ibarzábal was a Basque lawyer, diplomat and writer born in Elgoibar (Gipuzkoa) on January 12, 1887. He finished law studies at the beginning of the 1920s and tried to pass the examinations to the Diplomatic Corps. After succeeding, he travelled to different cities around the world as Spanish state diplomat. At the outbreak of the Civil War in July 1936, he agreed to take charge of the consulate in Bayonne, until March 9, 1938, when he went on to occupy the same position in Bordeaux. On July 9, 1939, he took office as advisor to the Spanish Republic Embassy in Washington, where he was surprised by the end of the war. He died in Buenos Aires in August 24, 1955.

of the service could be guaranteed as soon as possible. The Basque delegation in Paris⁶⁵⁹ advanced money to carry out the legal consultations necessary for the creation of the future company.

The people in charge of the mission of successfully establishing an airline between Bilbao, Bayonne and Toulouse, were Justo Somonte Iturrioz⁶⁶⁰ and Ildefonso de Irala.⁶⁶¹ The first was authorized to request, on behalf of the Basque Government, from the Minister of the Navy and Air, three Dornier seaplanes from the Alcázares airbase (the Republic had copies of the Dornier Do J "Wal" model manufactured under license by CASA⁶⁶² in Spain) as, in the opinion of the Government of Euzkadi, they were necessary for the commissioning of the Bilbao-Bayonne line.⁶⁶³

It was essential that a regular line put Bilbao in contact with Madrid, Barcelona, Valencia, and France if the industries in Government of Euzkadi territory were to continue functioning with some normality, despite the boycott by employers and other problems

⁶⁵⁹ Between October 1936 and June 1937, the Government of Euzkadi opened delegations in different countries. One of the first was Paris, because of its diplomatic and commercial importance. The Bayonne delegation stood out as a bridge between the territory under the control of the Euzkadi government and the rest of world, last stop for the supplies bound for Bilbao, and the destination of many Basques' fleeing the Republican territory into exile. To learn more about the Basque Government's delegations, both during the Civil War and the following years, see: GOIOGANA, Iñaki (2009), "Antón Irala y la primera delegación del Gobierno Vasco en los EE.UU.," *Hermes*, n. 31, p. 84-90.

⁶⁶⁰ Justo Diego Somonte Iturrioz was born in Bilbao on August 15, 1891 to a family of well-to-do merchants. A pharmacist by profession and member of the Socialist Party, he was Mayor of Bilbao for five months between 1923 and 1924. During his tenure he tried to solve the main problems suffered by the city, to deal with an insufficient water supply, create a Basque university and ease its housing shortage. During his government, among others, he promoted the refurbishment of the Casa de Galera and the creation of night schools for adults, but these projects were cut short when the dictatorship of Primo de Rivera forced him to resign. After the creation of the Government of Euzkadi, once the Civil War had begun, he occupied positions of responsibility in the fields of health and logistics. After the war, he went into exile in Mexico, where he died in 1954. For more information see: SERRANO ABAD, Susana. "Justo Diego Somonte Iturrioz" in AGIRREAZKUENAGA, Joseba (2003), *Bilbao desde sus alcaldes. Diccionario Biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal, en tiempos de revolución democrática y social*. Vol 2, pp. 297-308.

⁶⁶¹ Ildefonso de Irala García was born in the mid-1880s in Bizkaia and was owner a shipping company – which have him great knowledge of the transportation world- that operated extensively in France, a CAMPSA company delegate in Bizkaia and Customs Agent. Member of the Basque Nationalist Party, he was the ideal person to carry out the airline project that was to unite Bilbao and France. Actually, the office of the Air Pyrénées Company in Bilbao was situated at his company's premises. At least one of its ships, the *Bou Iruña* (formerly also known as *Mari Begoña*, *Elgueta*, and *Cigale*), became part of the of the Euzkadi Auxiliary Navy fleet. The 40-meter long ship was built in 1918 and was captured by the Francoist forces after the fall of Bilbao. He died in Marseille in 1942.

⁶⁶² CASA, (Construcciones Aeronáuticas S.A., "Aeronautic Constructions, Inc."), was an aeronautic company created in 1923 in Getafe (Madrid) that today is part of the Airbus Group.

⁶⁶³ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Beyris collection, LEG 302 DOC 346 ARCH 23.

arising from the conflict. The economic transactions of all Republican Euzkadi's companies with the foreign counterparts depended on it. As a consequence of the lack of direct mail, banks were refusing to discount Republican Basque commercial effects, including money orders. Minister Manuel Irujo,⁶⁶⁴ in a letter sent on November 7, 1936 to Councillor Juan Astigarrabía, had already pointed out another five arguments in favour of the creation airline:

1. To re-establish the postal service (since October 19 only one letter from Republican Euzkadi had been received in Barcelona⁶⁶⁵).
2. To satisfy military needs, such as tools, war supplies, personnel transport and guarantee special "reserved" orders.
3. To establish a means of transportation for people, linking Bilbao and Barcelona.
4. To consolidate federal relations between Euzkadi and Catalonia.
5. To increase the prestige of the Basque Government.

To achieve this end, Lecuona, Irala and Somonte visited Bayonne's Mayor who, as a lawyer, offered to help them with the various legal steps preparatory of the establishment of the airline. A Bayonne notary recommended a colleague in Paris who had experience working with airlines. At the same time, Somonte, who had already travelled to Paris, met there Ogier Preteceille Herivault,⁶⁶⁶ the Spanish Embassy Secretary, who had very

⁶⁶⁴ Manuel Irujo Ollo was born in Lizarra (Navarre) in 1891 and died in Iruña (also Navarre) in 1981. A lawyer and prominent member of the Basque Nationalist Party, he was representative for Gipuzkoa between 1933 and 1936. After the coup d'état in 1936 and the outbreak of the Civil War, he became part of the of the Republican government as minister without portfolio (representing EAJ-PNV) on September 25 that year. In May 1937 he became Minister of Justice until the end of that year, period in which he stood out for his work in favour of restoring legal normality and his attempts to save lives. He abandoned the government for exile in August 1938. While in exile, he created and presided over the National Council of Euskadi. RAGUER, Hilari (2002), "Manuel de Irujo Ollo, ministro del Gobierno de la República (1936-1938)", *Vasconia*, 32, p. 75-89. For a complete timeline and bibliography about Manuel Irujo, see: MARTÍNEZ, Ascensión (2002), "Cronología y bibliografía de Manuel Irujo Ollo (1891-1981)", *Vasconia*, 32. zenbakia, p. 209-232.

⁶⁶⁵ For more information about the relations between the government of Euzkadi and the Generalitat, see: MESS, Ludger (2008), "Tan lejos, tan cerca, el Gobierno Vasco en Barcelona y las complejas relaciones entre el nacionalismo vasco y el catalán", *Historia contemporánea*, 37, pp. 557-591.

⁶⁶⁶ Ogier Preteceille Herivault was a journalist of French descent, collaborator of several newspapers such as *El Sol*, *El Socialista y Luz*, and magazines such as *Nueva Cultura* o *Nueva España*. He also devoted himself to the translation of literary works into Spanish. After the coup d'état on July 18, he became part of the Madrid's Press Association board of directors. During the Civil War, he held the position of Secretary at the Spanish Embassy in Paris at the request of Ambassador Luis Araquistáin. He established a relationship with several French journalists to initiate campaigns in favor of the Republican cause and against the policy of non-intervention. When being replaced Araquistáin was replaced by Ossorio and Gallardo, he was let go. For more information see XAMMAR, Eugeni (2007), *Seixanta anys d'anar pel món: converses amb Josep Badia i Moret*, Quaderns Crema, Barcelona.

good contacts in the Ministry of the Air, to ask him for help to bring the project to fruition.⁶⁶⁷ With a letter of introduction from Herivault and the help of Ambassador in Paris Luis Araquistáin, Somonte and Irala got to meet an Air France director, one Sert,⁶⁶⁸ member of the French Socialist Party and supporter of the Republican cause. Sert advised them, as the best way to ensure an air link service between France and Bilbao, to establish one line from Toulouse to Bilbao, with regular planes, and another from Bayonne to Bilbao, with an amphibian plane – a Sikorsky-⁶⁶⁹ and additional seaplanes with a higher payload.

To meet the legal requirements for the establishment of the line, the Air France director offered two possible solutions: either to use the concession already enjoyed by the owner of the Toulouse-Alicante line, expanding it to the lines Toulouse-Bilbao and Bayonne-Bilbao; or to set up a new Basque-French company, for which he proposed the name “Air Côte d'Argent”.

“In the opinion of the Ministry of Air (for reasons too long to explain, related to the personal qualities of the owner of the Toulouse-Alicante line, Mr. Pilain)⁶⁷⁰, the second of the two solutions is the one advisable.”

⁶⁶⁷ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6. *All archival documentation comes from this collection unless otherwise specified.

⁶⁶⁸ Sert appears in the Air Pyrénées documents as Air France director. However, I have not found anyone with that surname in a directive position at Air France. The name that best fits both its similarity and its relationship with both the French Socialist Party and the Spanish Republic, is Edouard Serre, Air France fleet manager since its creation in 1933 (after a merger of several companies driven by the Minister of Air, Pierre Cot). SERGE, Victor (2002), *Memoirs of a revolutionary*, University of Iowa Press, Iowa City. p. 336-7.

⁶⁶⁹ The Basque Government came to have an amphibian plane, a Sikorsky S-38, which became part of the Basque Air Force, known as *Circo Krone* because of its many capabilities, but it never entered combat. The airplane, manufactured in the United States around 1930, acquired in November 1936 through a Swedish journalist, was subjected to various tests in Bilbao and Santander, proving that it had to be subjected to thorough repair. The reparations began in February at the *Constructora Naval* but, before they could be completed, being Bilbao about to fall, it was transferred to Santander to avoid capture. Once work on it was finished, it made a test flight on July 30, 1937, with such a bad luck that a group of Republican fighters shot him down a few miles from Suances, because it did not have any Republican badges painted, and the fighter planes took it for granted that it was an enemy aircraft. Its four crew members were killed as a result. For more information: PARDO, Luis (2008), *Euskadiko Gudontzidia/La Marina de Guerra Auxiliar de Euskadi: (1936-39)*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, p. 56.

⁶⁷⁰ Pilain was the French representative of the Toulouse-Alicante line although he was really only acting as figurehead for the Republican government. The Fokker planes were in his name only to avoid problems with the Committee of Non-Intervention.

In view of his recommendation, they decided to create a Basque-French company and started looking for a trustworthy managing director of French nationality. Specifically, Irala proposed for this position one of his most loyal workers, Noel Lecumberry.

As for the amphibious aircraft, they considered the Sikorsky S-38 that had been acquired by the Government of Euzkadi, as it could take off from the Bayonne estuary, and for regular planes, they tried to acquire some of the Fokker planes that operated the Toulouse-Alicante line. Those Fokkers, Dutch in origin, had been registered by the Government of Madrid under Pilain's name, so in addition to getting them to be donated or loaned from the Republican Cabinet, it was also necessary to get the French dealer to transfer them.

In view of the fact that these procedures would take a long time, an interim solution was agreed with the Air France director. While the company was being constituted, the mail bags and other packages stacked in Bayonne – which, from the French Post Office's administrative point of view, were already at their final destination in Bilbao- would be transported by truck to Toulouse. Once they arrived in Toulouse, the Air France director would be responsible for transporting them to Bilbao using two Fokker planes. At the same time, with the aim of speeding up the process of creating the company, he would telephone Tortell, Secretary of the Popular Aviation Society and expert in air legislation, and ask him to get involved in the project. As a result of that call, Tortell agreed to meet Somonte and Irala on November 12, a Thursday.

That same day, after a brief presentation, Tortell, Irala and Somonte went to the Ministry of Air, where they visited the head of its legal office, to whom the Air France director had already explained the situation, so the interview was very short:

"Let the Minister have the constitution project on the table on Monday and sign it and, on Tuesday, everything perfectly legalized, without being in need of any provisional permissions, you will start working."

Apparently, Tortell continued working after the interview, since the next day he presented Irala and Somonte with two projects for the constitution of the Company, that were then presented to the Basque delegation in Paris, so that they could be debated on Saturday.

Among the conclusions drawn from reading his proposals, they focused on two things: the need to create a French company with a French partner, to avoid Non-Intervention problems, and that it was better to create a cooperative instead of a limited-responsibility one, to reduce costs.

At the meeting held at the headquarters of the Basque delegation in Paris at 55 Av. George V, the aircrafts that should form the Company's future fleet were also discussed. In order to continue with the constitution, it was necessary to register some devices so the Ministry of Air was informed. On November 14, 1936, the only plane available was a twin-engine Potez 56⁶⁷¹ registered in pilot Seguy's name – until May 1937 when it changed to Amestoy's- that was suffering from some problems.⁶⁷² The Sikorsky S-38 could not finally be included because it was not registered in France and, in any case, it was in even poorer condition than the Potez 56, so it would have been reckless to do so, and wasteful to pay any registration expenses and customs duties. In short, there was only one plane for the Toulouse-Bilbao line and none for the Bayonne-Bilbao one, that needed to be either an amphibious plane or a seaplane, according to the recommendations of the Air France director.⁶⁷³

⁶⁷¹ The information regarding the airplanes belonging to Air Pyrénées can be found in the chapter referring to the Company's fleet.

⁶⁷² Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 8.

⁶⁷³ To avoid registration payments and other customs duties for the hydroplanes for the Bayonne branch, they tried to find French aircrafts with papers in order. Irala also pointed out that, because hydroplanes were usually manufactured on request, they were very rare in France. Of the planes they were offered, only two could be used for the jobs they needed them for. On the one hand, a twin-engine Liore et Olivier – 400-horsepower per engine, 600-kilogram payload and 1,000-kilometer autonomy-, for about 650,000 francs, second-hand, and in a mediocre state. On the other, another twin-engine, a Gordou-Leseurre equipped with 730-horsepower cruising and 1,000-horsepower maximum Hispano engines, 3,470-kilogram payload, 1,620-kilometer radius and the possibility of flying with a single engine, a maximum speed of 240 km/h and a cruising speed of 180 km/h, and a deadweight of 4,200 kilograms.

Regarding the price, Irala said that they had not been able to form an opinion before meeting the Air France director. In the case of the Gourdou-Leseurre GL.710, although the intermediary, Lilienstern, had asked 1,650,000 francs for the device, they thought they could possibly acquire it for 1,200,000. It was a prototype, presented to the French Government three years earlier, which had been discarded for not meeting speed conditions requirements, so the engines had been dismantled and stored in a garage. It would actually be the only existing example of the model, a seaplane that had been designed for crossing the Atlantic with a two-member crew, ten passengers and one ton of luggage, and equipped with two Hispano-Suiza 12NB engines, arranged in tandem above the wing. The Hispano Suiza 12N engines, in their different variants, were used in several French seaplanes that operated in the French Atlantic and on the routes to Africa. They had around 650 HP, being the variant of 12NB-650, 700-740 HP at 2,100 RPM. The only prototype built, the GL.710 n° 01, of which hardly any information exists, took off for the first time on March 16, 1934 from the Les Mureaux airfield, under the command of Jean-Marie Le Borne. After thirteen test flights he could not get a state contract. Its constructor, lacking the financial means to continue perfecting it, decided to abandon its development. During the summer of 1940, it was discovered by the

To get airplanes as soon as possible, Irala had tried a somewhat desperate measure: getting two of the Toulouse-Alicante Fokker planes from Pilain. On the way to the meeting at the delegation, he visited the Spanish Embassy, where he tried to persuade Ambassador Luis Araquistáin to transfer the planes, warning him about Mr. Pilain's moral qualities, adding that the planes were not entirely safe while legally in his name, even though they belonged to the Government of Valencia.⁶⁷⁴ He actually convinced Araquistáin about the transfer being beneficial for both parties: on the one hand, it would be reassuring for the Government of Valencia that at least two of the aircrafts were in the hands of Air-Côte d'Argent; on the other hand, the company would be able to take off. Araquistáin advised Irala that it was Indalecio Prieto,⁶⁷⁵ then Spanish Minister of the Navy and Air (between September 4, 1936 and May 17, 1937), was the one that had to officially authorize proposing the transfer from Pilain. To try to convince Prieto, Irala asked Lehendakari Aguirre to personally call him, which he did. If the answer was affirmative, Irala would receive a telegram from the Basque Executive saying the following: "Authorization to operate", while if the answer was negative, it would be: "Wait for instructions", having to send then an urgent letter demanding pertinent instructions.^{676*} Prieto seemed willing to give up the planes, as in a letter sent to Manuel Irujo on November 27, he informed him that, although not on a regular basis, flights transporting equipment and ammunition were already taking place between Barcelona and Santander. It would be Giner de los Ríos,⁶⁷⁷ Minister of Communications and Merchant Marine, the one responsible for

German troops in a state of abandonment at the Les Mureaux airfield, and they decided to scrap it. The only photos I have found of it were taken there by Antoine Evrard in June of that same year. Source: <http://philgene.free.fr/guerre/guerre-39-45.html>

⁶⁷⁴ In November of 1936 the Government of the Republic, fearing Madrid would fall into Francoist hands, moved from Madrid to Valencia, Madrid remaining under the control of a Defense Board headed by General Miaja.

⁶⁷⁵ Indalecio Prieto (1883-1962) was born in Oviedo, although he moved to Bilbao when he was young, where he began working as a stenographer for different newspapers. Member of the Socialist Party, he was first elected to Congress in 1918. In 1930 he participated, as private citizen, in what would become known as the Pact of San Sebastián (today Donostia-San Sebastián), in which different political forces agreed to depose the monarch. After the proclamation of Second Republic he was Minister of Property, later Minister of Public Works. With the outbreak of war in 1936 he went on to be first Minister of the Navy and Air and later Minister of Defence. After the war, he settled in Mexico, where he died.

⁶⁷⁶ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6. *All archival documentation comes from this collection until further notice.

⁶⁷⁷ Bernardo Giner de los Ríos (Málaga October 1888, Mexico August 1970) was a prestigious architect, nephew of the well-known pedagogue and founding member of the *Institución de Libre Enseñanza*, Francisco Giner de los Ríos, where he also taught History of architecture. With the arrival of the Republic he became politically active, being appointed minister of different branches of government throughout the

communicating to the Government of Euzkadi's refusal to Prieto: the airplanes they had were not that many, and they had been purchased precisely to perform these services, so to transfer them would reduce the operability of the line they had. In conclusion, they could not do without them.

This refusal prompted Somonte, Irala and the Paris delegation to decide to acquire French-manufactured apparatuses, specifically, two Potez 62,⁶⁷⁸ as they would be able to receive one at the time of the purchase, thus being able to put the Bilbao-Toulouse service quickly into operation. However, after consulting the purchase with the LAPE⁶⁷⁹ (Spanish Post Air Lines) mechanics and engineers, Somonte was telegraphed to discard his purchase, since they had been alerted to the enormous amount of problems these devices were giving, and the convenience, in view of the missions they would have to carry out, of trying to get more reliable aircrafts.

Accordingly, they first tried to get Caudron C.440 Goéland airplanes. In the process, they came unwittingly in competition with other Euzkadi agents. Such was the case of Asturian pilot José Yanguas Yáñez, who had been at the service of the Government of Euzkadi almost since the beginning of the Civil War, who was also trying to acquire a plane. Yanguas could make flights for the Basque government transporting various contraband

Civil War, among them, Communications and Merchant Marine. At the end of the war, he went into exile, settling in Mexico, where he lived until his death. MARTÍNEZ, Jan (March 15, 2016), "Giner de los Ríos o el viaje al interior del exilio", *El País (online)*. (Accessed: May 11, 2018).

⁶⁷⁸ The Potez 62 aircraft, designed by Henry Potez, took off in 1935, to be used mainly by Air France in its European routes. It was an adaptation for commercial use of the military plane Potez 54 (the Spanish Republican Air Forces had some of these), and could transport 14 passengers in all comfort. It was built in aluminum and wood and equipped with two Gnôme et Rhône radial engines of 900 HP each. Newsroom (March 21, 1935), "For Air France. The Potez 62: Cruising Speed of 175 m.p.h. with Fourteen Passengers", *Flight International*, p. 304.

⁶⁷⁹ LAPE ("Líneas Aéreas Postales Españolas" Spanish Postal Airlines) was created in 1932, inheriting a large part of the former CLASSA fleet ("Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas S.A.", Concessionaire of Subsidized Airlines, limited company). CLASSA had been created by the Spanish state in 1929, to try to solve the problems posed by the disastrous first airline connections and the small size of existing companies, joining the different pre-existing societies and granting it considerable subsidies. However, the little improvement achieved by 1931 led the Government of the Republic to suspend CLASSA's contract and expropriate its assets (all shareholders were compensated). A year on, and utilizing the equipment seized, LAPE was created with 55% public capital. After the coup d'état, many of its planes were mobilized by the legitimate government and incorporated into its air force. The Madrid-Barcelona line (sometimes flying to Toulouse) and the Madrid-Santander line were maintained, although with certain problems. After the fall of the Second Republic, LAPE was dissolved. For further knowledge about these aircrafts and pilots, see: SAIZ, Carlos (2006), *Aviación Republicana, historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939)*, Almena, Madrid.

materials that the fledgling company, due to its civil and public nature, could not⁶⁸⁰, so his purchase would take preference in the eyes of the Government of Euzkadi. According to a letter from Yanguas on January 16, 1937, in which he announced he had acquired an airplane capable of flying at 380 km/h (i.e., a Goéland), he made Somonte responsible for his having had to pay an additional 200,000 francs for the device, because of the interest shown by Somonte in his attempt to acquire the device for the new company.⁶⁸¹ A telegram from the Basque Country, dated January 29, advised Somonte and Irala not to buy the Goéland (for 550,000 francs) and told them about the inconvenience they were causing Yanguas, ordering them to break negotiations with the seller so that Yanguas could proceed. They were also warned that, if they continued to act independently and not according to a pre-established plan, the length of their negotiations and their cost would increase, and intermediaries would take advantage of them.

Four days later, Somonte seemed to be closer to getting another Caudron C.440 Goéland, Colonel Ortiz. Ortiz, who had been in charge of buying an aircraft for the Government of the Republic, had just acquired a Goéland but, listening to Somonte's narration of the problems they were having to equip their line, he decided to transfer the apparatus to them, so that it became part of the future Company's fleet. Later we will see that, in the end, it would never fly for the Company.

In this situation, the second planned line was temporarily cancelled. The Company would operate only from Bayonne, effectively reducing its costs, as well as the risks derived from the War.

8.3.2 The constitution of the Company

The Company was constituted on November 18, 1936 as "Air Côte d'Argent", a collective company, with a capital of 100,000 francs and a Bayonne-registered office in Ildefonso de Irala and Noel Lecumberri's names. Lecumberri was a French employee with whom Irala had had a close relationship since 1921.

⁶⁸⁰ BARRUSO, Pedro (2016). "La guerra del comandante Troncoso. Terrorismo y espionaje en Francia durante la Guerra Civil Española". *Diacronie, Studi di Storia Contemporanea*, 28. zenbakia, 4, p. 9.

⁶⁸¹ The date in which Yanguas said he had purchased the plane in the telegram and that of the purchase notice do not coincide, so he was very probably still in negotiations when he said he had already bought it.

Afterwards, authorization had to be requested to operate the line, both from the Ministry of the Air and the Ministry of Foreign Affairs, presenting the company's bylaws, insurance policy and aircrafts in its name or its owners' in the French register of aircrafts. Pierre Cot,⁶⁸² Minister of Air and Commerce during the Third French Republic, and one of the members of the Blum government who had manifested himself from the beginning against complying with the Pact of Non-Intervention⁶⁸³, gave his authorization, although requesting that the company be named differently, since Côte was also the Minister's name and the Ministry wanted to avoid at all costs to be identified with the airline. Therefore, it was decided to rename the Company *Air Pyrénées*, and so it was temporarily approved on December 30 by the French Air Minister, its final approval still taking some time.

That same December 30, in view of the difficulties of putting the Company in operation, a regular temporary service between Bilbao and Toulouse was prepared. To do this, and thinking about avoiding possible abuses by the employees, they requested the LAPE (Spanish Postal Airline) to send a sample of the documents the Douglas DC-2 in the Santander-Barcelona service had to carry.⁶⁸⁴ Also, it was agreed to alternate pilots, although in reality, Yanguas continued to be the only one.

⁶⁸² Pierre Cot (1895-1977) was a French politician and Air Minister since 1933 and continued in office with the Popular Front (1936). Against complying with the Pact of Non-intervention Pact, he defended sending weapons to the Spanish Republic, and actually tried to do so, clandestinely. JOLLY, Jean (1960-1977), *Dictionnaire des Parlementaires français, 1889-1940*, Paris, Presses Universitaires de France. Accessed from: http://www2.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche/%28num_dept%29/1997

⁶⁸³ TUÑÓN DE LARA, Manuel (1991), “¡Todavía la No Intervención! (Julio-Agosto, 1936)”. *Historia Contemporánea*, n. 5, p. 171-86.

⁶⁸⁴ The documentation and the procedure were the following:

The airplanes will carry a general cargo declaration where all the goods transported by said aircraft will be consigned, separated by batches, consigned to the same consignee.

Each independent departure will be accompanied by an Air Transport Check, whose conformity, if received, will be sign on the back, at returned to the airport of departure. One of the checks would be filed at the transport office of the same aerodrome.

The other must be returned by the airport of arrival, signed at the receipt of the merchandise.

All packages or packages that belong to the same batch must have the same label, although in the case of homogeneous packages it will be sufficient for the label to appear in one.

A list of passengers and luggage, with their names and number of suitcases and corresponding packages (with a limit of 10-15 kilograms per passenger).

In contrast with Cot, Yvon Delbos,⁶⁸⁵ the Minister of Foreign Affairs, used the Pact of Non-Intervention repeatedly to avoid signing the Company's official permit. Somonte believed that, behind this attitude, the invisible hand of Air France was hiding, as it would be opposed to a new line operating a regular service between southern France and northern Spain (Bayonne-Bilbao). In his opinion, Air France would be avoiding having a competitor with established rights that could hindrance its own future line. In support of his hypothesis he argued, among others, that the Ministry seemed to have no problem in turning a blind eye to the clandestine services Yanguas had already been providing.

To speed up the process, Somonte met at the end of January 1937 with the communist senator and editor of *L'Humanité* (a communist newspaper), Marcel Cachin.⁶⁸⁶ They talked about how inadmissible it was that an entirely French company – the capital, sponsors, technicians and workers were French- suffered all these problems, especially when just a few days earlier authorization had been given to a line from Germany to Burgos⁶⁸⁷ to fly over French territory.

⁶⁸⁵ Yvon Delbos (1885-1956) was member of the Radical Party and one of the Blum cabinet ministers more firmly opposed to the Spanish Popular Front. Later he became Minister de Education. JOLLY, Jean (1960-1977), *Dictionnaire des Parlementaires français, 1889-1940*, Accessed from: http://www2.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche/%28num_dept%29/2282

⁶⁸⁶ Marcel Cachin (1869-1958) was a French politician, founding father of the French Communist Party and senator between 1935 and 1940. JOLLY, Jean (1960-1977), *Dictionnaire des Parlementaires français, 1889-1940*, Accessed from: [http://www2.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche/\(num_dept\)/1346](http://www2.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche/(num_dept)/1346)

⁶⁸⁷ Deutsche Lufthansa had different services with a final destination or a stopover in the Francoist area. The new line announced by "Flight" magazine December 31, 1936: "New Lisbon Service. A NEW service between Lisbon and Stuttgart, via Burgos and Marseilles, has been opened by D.L.H. The service will be operated three times weekly with Ju.52 machines, and has no connection, of course, with the direct service for the South American mail". Newsroom (December 31, 1931), "New Lisbon Service", *Flight*, p. 701.

As the insurgents did not have practically any airplanes for civil use, civil traffic was mainly in the hands of *Lufthansa* and the Italian *Ala Littoria*. These societies were in charge of linking the Francoist forces and the territory under their control with different European cities, mainly with their allies. For internal flights and keep appearances it was decided to resuscitate the old company, Iberia (which had been absorbed by CLASSA), during the first months of 1937. The first line to enter service, on August 16, was the Tetuán-Vitoria, with stops in Seville, Cáceres, Salamanca and Burgos. As for flights departing or going to Germany, Lufthansa had two lines: Germany-South America, with a stopover in Las Palmas and Stuttgart-Lisbon, which also had stopovers in the territory in the hands of the coup-makers. *Ala Littoria*, for its part, started in 1937 in service between Rome and Cádiz, with three weekly flights, with stops in Mallorca and Melilla. In this way they had direct connection with many of the main European cities, to which they could carry both mail, goods and passengers. For more information see: GÓMEZ-GUILLAMON, Félix (1994), *Air services in nationalist Spain during the civil war, 1936-1939*, Spanish Book club, Hove (East Sussex), pp. 22-26.

In contrast, the delegate for the Government of Euzkadi's Department of finance in Paris⁶⁸⁸, Justo Zubizarreta, understood that the reasons why the procedures were taking so long could be others, as implied in a letter sent to the Lehendakari Aguirre on January 20, 1937:

*“France suffers from the same evil that Spain suffered from before the conflict. The Popular Front and Fascism’s constant struggle poisons everything, so our very modest line has had to suffer from said evil, because within the Ministries we have encountered dead ears in the sense of not granting us what we ask for. Even in the factious Burgos press the news of its creation have appeared in large characters, and it has been said that, as it is a disguised "red" line, they will shoot against its planes if they can. This is the reason for the three-month long procedures.”*⁶⁸⁹

In the same letter the real situation of Air Pyrénées is also communicated: the Government of Euzkadi was the one actually paying for all expenses.

8.2 Table: Expenses paid by Euzkadi on January 20, 1937

Notary expenses	6.000 francs
Company registration	4.000 francs
Other expenses and trips	9.800 francs
Insurance for the two planes (for one year)	31.800 francs
TOTAL	51.800 francs

Source: Table composed by the author using the following document collection: Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6.

The company that had been created by Irala and Lecumberri had, in order to be accepted by the Ministry of Foreign Affairs, to adapt to the recommendations of the French government. Accordingly, Irala had to leave the company in favour of his brother-in-law, Auguste Amestoy, a French citizen.

⁶⁸⁸ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Beyris collection, file 300, document 12, folder 22.

⁶⁸⁹ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6.

Irala also made visits to try to overcome the obstacles posed by the Minister of Foreign Affairs, in his case, the Radical Socialist Party representative Jean Robert Lassalle.⁶⁹⁰ Although the Parliament was closed, Lassalle travelled to Paris to try to convince his party comrade Delbos. As the minister was travelling, he met with the Ministry's political chief, and asked him to persuade the Minister, despite the press campaign by the government of Burgos and the French pro-fascist media.

8.3 Table: Air Pyrénées' Administrative Posts

Administrator	Ignacio Greaves
Company Agent	Julen Arrandiaga
Euzkadi government delegate	Justo de Somonte
Managing Director	Ildefonso de Irala
Owner (figurehead), 50%	Noel Lecumberri
Owner (figurehead), 50%	Auguste Amestoy
Owner (figurehead), 33% who, from November 2, 1937, became part of the Company, which became divided in three equal participations for each owner.	Mr Turan

Source: Table composed by the author using the following document collection: Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6.

The press favouring the Francoists had been threatening the Company and its users since its creation. For example, the newspaper *Imperio*, belonging to the Spanish FE de las JONS (Spanish Phalanx of the Councils of the National Syndicalist Offensive), printed on May 5, 1937 in its front page the following warning:

Warning to the Bayonne-Bilbao airplanes

The planes belonging to the Air-Pyrénées Company, recently created between Bayonne and Bilbao, have become another war element used by the completely unscrupulous Basque Government, which has no objection in shielding, under the name of an airline company, an interventionist activity

⁶⁹⁰ Jean Robert Lasalle (1882-1940) was a politician belonging to the French Radical Socialist Party and WW1 veteran. He was Minister of Pensions between January and March in 1938. JOLLY, Jean (1960-1977), *Dictionnaire des Parlementaires français, 1889-1940*, Accessed from [http://www2.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche/\(num_dept\)/4380](http://www2.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche/(num_dept)/4380)

that is carried out by the aforementioned airplanes, dedicated to hinder the blockade on the coasts of Vizcaya.

For these reasons, the National Government declines all responsibility in the event of something happening to the line's planes flying across reconquered territory.⁶⁹¹

Upon his return, and after hesitating for a few more days, Delbos decided to give the go-ahead to the airline, leaving any possible responsibility in the hands of the Ministry of Air. However, when the process seemed finished and the Company only needed to start operations, the Ministry of Air retracted and informed them that, due to the internal discussions surrounding the Non-Intervention, they were not in a position to sign the final authorization. They offered the Company a temporary alternative, which was to begin operations putting the airplanes under the name of one of the Company's partners, as it would finally be done. Thus, the planes became registered under Amestoy's name, signing a contract before a notary to record it and that they actually belonged to the Government of Euzkadi, so it was signed by Amestoy and Lecumberri on the one hand, and Lehendakari Aguirre and Finance Councillor Eliodoro de la Torre, on the other.

CONTRACT

Mr. Amestoy and Mr. Lecumberri declare:

That each of their shares in the capital of the "Air Pyrénées" Company, amounting to fifty thousand French francs, has been acquired with funds provided by Messrs. José Antonio Aguirre and Eliodoro de la Torre.

Whereas Messrs. Amestoy and Lecumberri convene and Messrs. Aguirre and de la Torre accept, in relation to the contractual obligation entered by Messrs. Amestoy and Lecumberri:

- 1- Not to sell or encumber said participations neither directly nor indirectly, respecting the rights of Messrs. Aguirre and de la Torre, being these last two gentlemen recognized by Mr. Amestoy and Mr. Lecumberri as owners of the two shares mentioned. In addition, Mr. Amestoy and Mr. Lecumberri grant

⁶⁹¹ Salamanca Newsroom (May 5, 1937). "Warning to the Bayonne-Bilbao airplanes". *IMPERIO*, p. 1.

Messrs. Antonio de Aguirre y Lecube, of Gecho (Miramar, 2) and Mr. Eliodoro de la Torre and Bilbao, of Bilbao (Universidades, 84) a right of purchase for a period of two years for the price of fifty thousand French francs each share.

- 2- To grant, at the request of either Messrs. José Antonio Aguirre y Lecube or Eliodoro de la Torre and Larrínaga, jointly and severally, a deed by which ownership of one of the two shares is publicly transferred to Messrs. Aguirre or de la Torre or to any natural or legal persons that these two gentlemen designate.
- 3- To submit the administrative acts of the "Air Pyrénées" Company, both those that impose rights and obligations, and those that mean income and payments, to inspection and constant or periodic approval, established by Messrs. Aguirre or de la Torre, and give them any profits corresponding to the aforementioned shares.
- 4- As compensation for the work carried out up to the present by Messrs. Amestoy and Lecumberri in order to constitute the "Air Pyrénées" Company, and those that, in the future, they may have to carry out for the subsistence of the company and the maintenance of the airline concession, Messrs. Aguirre and de la Torre agree to pay Messrs. Amestoy and Lecumberri the sum of 1,000 and 2,500 French francs a month, respectively.

Likewise, Messrs. Aguirre and de la Torre assume the obligation of paying the amounts that the "Air Pyrénées" Company needs to pay for losses and for compensation as the result of civil, criminal or administrative responsibilities that may be their due.

In proof of the signatories' acceptance, this contract is signed in the presence of witnesses from Bilbao, in duplicate and to a single effect, in the place and date indicated above.

Example of contract prepared to prove the actual property of the airplanes. Source: Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6.

It was at this moment when philanthropist Germaine Malaterre-Sellier⁶⁹² communicated the Government of Euzkadi her willingness to try to get from the French Government the

⁶⁹² Germaine Malaterre-Sellier was born in Paris in 1889 and died in the same city in 1967. She was a French feminist, a progressive Catholic, a philanthropist and a defender of women suffrage. For more information about her life see: WIERZBICKI, Sandrine (2001), *Germaine Malaterre-Sellier: un destin aux*

establishment of a humanitarian airline service between France and the French Consulate in Bilbao independent of the French Ambassador in Spain, Jean Herbette⁶⁹³ (i.e., outside of his jurisdiction). The idea was to transport medicines, sanitary material and maybe mail transport, but it was never put in operation.

In order to circumvent the sanctions of the Committee of Non-Intervention, it was necessary to maintain the Company's external appearance of independence, and that is the reason why the government of the Basque Country could not officially be mentioned or that the Company's offices were independent of any centre and/or Euzkadi representatives. In theory, any official business and relations with the delegations had to be carried out personally with the line's managing director, Ildefonso de Irala and the Company could not, under any circumstances, appear in the correspondence but, in reality, these measures were never put into practice.

*“Thus, to reduce dangers, it is very convenient that the person in charge of the line be autonomous and fully responsible, so that he does not have to obey any commands other than those of the Presidency, or the Councillor of Communications, or with the person that represents this Department.”*⁶⁹⁴

As for the premises, the creation of four offices was proposed:

1. Bilbao, regarded as the airline's headquarters by the Government of Euzkadi. To reduce costs and keep suspicions at bay, it was decided to install the headquarters in Ildefonso de Irala's company premises. Also, as Irala was a customs agent from Bilbao's professional college, goods could be dispatched from his office, although the installation of a scale for weighing both goods and passengers, was made by the Government, as was the transfer of the car needed to transport both people

croise's du fe'minisme et du pacifisme (1889-1967)”, Memoire de Maîtrise, Universite de Paris I, Sorbonne, p. 66.

⁶⁹³ Jean Herbette, French ambassador in Spain since 1931, initially aligned himself with the Republican side, but soon went on to support the plotters of the coup. He maintained contacts with Commander Troncoso, head of the Irún Frontier and military commander of Bidasoa. He was in charge of the Francoist espionage services in French territory. For more information see: BARRUSO, Pedro (2016). “La guerra del comandante Troncoso Terrorismo y espionaje en Francia durante la Guerra Civil Española”, p. 9.

⁶⁹⁴ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6.

(plane tickets⁶⁹⁵ had to be paid in full before boarding the plane) and goods to the airfield. The airline would have a salaried Irala employee officially in charge of accounting but, in reality, it would be carried out there by a Basque government employee. It was extremely important that the delegations should not intervene in the accounting, and it was equally so that the amounts invested in Air Pyrénées were not included anywhere. Passengers wanting to purchase a ticket would have to go this office, taking with them the price of the trip.

2. Bayonne, the Company's official registered headquarters⁶⁹⁶ to avoid problems with the French government, made a parallel accounting necessary for it, as any injections of money or funds transferred by Euzkadi, or any other income and expenses, could not be included in the official one. At the beginning of April 1937, a small shop was rented on 8 Av. Marechal Foch, the same street where the post office was located. Three thousand francs were paid for the transfer of the premises, and an annual rent of 3,600 francs was paid. By the end of the month, this office was already equipped with the scale necessary for weighing passengers and luggage, as well as a car for transport to the airport. Mijail Koltsov,⁶⁹⁷ after his first visit to the shop on May 25, made a brief description of it in his diary: "Pyrenean air [sic] has turned out to be a tiny little shop squeezed between a women's hat workshop and a tobacco dispenser."⁶⁹⁸ This office was also a customs one, as it was mandatory for most airlines to clear themselves or their representatives the merchandise they were transporting (they knew the goods and could therefore apply the right tariff), and Irala was also in charge of carrying out this service for the Company from here.

"Until 1933, Irala was an agent in this port (Bayonne), when a provision impeded foreigners to continue performing such duties. At a small sacrifice, it is achieved that Irala continues as agent in

⁶⁹⁵ You can find a photo of a ticket of Air Pyrénées in appendix 10.4.

⁶⁹⁶ You can find one of the sheets used by this office in appendix 10.4

⁶⁹⁷ Mijail Koltsov (1898-1940), was a *Pravda* magazine correspondent, considered to be Stalin's man in Spain during the Civil War. He published a newspaper where he recorded his experiences during the first stage of the conflict, and his work was applauded by Stalin himself. In spite of this, he was arrested and accused of participating in an anti-Soviet conspiracy and of being a Trotsky agent. After being tortured for a long time he finally admitted the accusations. On February 1, 1940, in a trial under half an hour he was found guilty and shot that same night.

⁶⁹⁸ KOLTISOV, Mijail (2009), *Diario de la Guerra Española*, Ediciones Planeta, Barcelona, p. 474.

Bayonne, himself agreeing that any profits obtained during the war would be for Euzkadi."⁶⁹⁹

3. Toulouse, that was closed when the line between Bilbao and Toulouse was cancelled. It was decided that Air France was Air Pyrénées' representative in the city, which also considerably reduced expenses.
4. Paris, where the Company was legally required to have an office. It was decided to rent a small office at 78 Av. de Champs Elysées, office 310, with a monthly rent of 1,500 francs.

This last office was also necessary as the place where mail could be officially collected and thus to qualify for the French government's postal subsidy (at a rate of 0.042 francs per kilogram and kilometre transported), up to 50,000 francs annually. At the beginning of 1937, the pertinent instruction had been presented in the French Ministry of Communications and personally dealt with the departmental director general, who had assured the Company that, as soon as it was approved, the line would be subsidized but, despite these assurances, the approval of the service was to be repeatedly postponed.

On January 30, when the report was already in the hands of the Minister of Air, Mr. Cot, a new journalistic campaign was launched in Bayonne against the Company, and against Amestoy and Irala themselves, whose sole objective was none other than to hinder its approval. In this situation, Irala decided to go to the Chamber of Deputies, to speak directly with the Minister of the Air and to inform him of the facts, anticipating in this way a possible intervention by Jean Ybarnégaray,⁷⁰⁰ who surely was the source of defamation and was expected to speak against the line and those responsible for it. Irala's attitude convinced the Minister, who promised him that he would sign the authorization

⁶⁹⁹ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6.

⁷⁰⁰ Jean Ybarnégaray, right-wing politician from Uhart-Cize. Deputy for the Low Pyrenees between 1914 and 1942, member of the French Social Party during the years of the Civil War. He was very attached to conservative values, with a fierce hatred towards communists and freemasons. First of all, he considered himself French and patriotic, which is why he opposed a greater independence of the Basque Country. At the outbreak of the Civil War, was at first favorable to host refugees, but after the support of the EAJ to the legitimate Government of the Republic, changed his mind. On January 23, 1937, after a public meeting in Donibane Garazi, Ybarnégaray declared: "I ardently desire the victory of General Franco, to support the Spanish Popular Front is to work in favor of war." As for the French Social Party, founded by Francois de La Roque in 1936, it is considered an authoritarian and undemocratic party in which several individuals sympathized with fascism. For more information on the subject see: OTT, Sandra (2008), *War, judgment, and memory in the Basque Country Borderlands, 1914-1945*, and PIKE, David (2011), *France divided The French and the Civil War in Spain*, Sussex Academic Press.

so that the next day it would appear in the Official Gazette. In the end, after several setbacks, Air Pyrénées obtained permission to start operations officially on behalf of the Minister of Air on February 4, 1937.

8.3.3 From the approval of the airline to the start of operations

After the final approval of the line, on Saturday, February 6, they expected to send a newly hired pilot, Leopold Galy, with his Potez 58 plane, in search of the Goéland ceded by Colonel Ortiz. They were awaiting the arrival of the Goéland on February 10, Wednesday, but it was still in the manufacturer's workshop, where they were finalizing the set-up of the retractable landing gear. Initially, they had tried to obtain additional new Caudron-Renault and C.440 Goéland machines at a price of 450,000 francs, but the manufacturing and delivery periods were excessively long and the new planes would not have been received until May, so the option was discarded. Airplanes would continue to be a serious problem for the airline, who could not perform its service safely.

The Company did not try to fulfil the services that Yanguas had been carrying out. First, because the goods Yanguas, paid by the Euzkadi government, was transporting could not be taken over by the airline. Second, because the passengers themselves could be spies, as they could observe every movement: being a regular service, in principle everyone had the right to become a traveller, as long as they paid their ticket (about 350 francs per trip, 600 per round trip). The passengers were authorized to transport 10 kilos of cargo (the maximum dimensions of the suitcase were: 60x40x30 centimetres), paying each extra kilo at the price of a postal kilo, paying 5 francs for each kilo of cargo sent to Bilbao. The tickets were valid for 15 days, due to the huge number of delays and problems suffered by the service. Third, because it was ascertained that the total cargo was limited to 450 kilogrammes and, if this load was exceeded, the aircraft would have serious problems. This had become evident during takeoff manoeuvres during the flights from Lamiaco,⁷⁰¹

⁷⁰¹ The Company's airplanes had two aerodromes at their disposal in the territory under the control of the Euzkadi government. On the one hand, there was the Lamiaco Airfield, built on land formerly occupied by a racecourse, surrounded by factories with tall chimneys that made it difficult to take off and land. On the other hand, in July 1936 the construction of the Sondica Airport was authorized, the works began after the outbreak of the Civil War and it was requested that the work became part of the General Plan of Public Works of the Basque Government. Basque Nationalism Archive Foundation/Euskal Abertsaletasunaren Agiritegia. Private donations, Folder DP: 00515, 015.

when Galy had to pass over the industrial chimneys in the area and the plane was unable to fly high enough.⁷⁰²

The fourth and last reason for not carrying out this special type of transport was the commitment made to the French Minister of the Air to not use the Company to transport contraband, as the French pro-fascist press was announcing. Therefore, Air Pyrénées, as expressed by Lehendakari Aguirre, had to be an airline only dedicated to the transport of passengers and mail, a service that was useful then and after the war.^{703*} Therefore, it was necessary that Yanguas continued to perform his services to Toulouse, while the new Company performed its services between Bilbao and Bayonne, carrying both passengers and mail. With the line, Paris was only eleven hours from Bilbao, which greatly expedited the correspondence to it and to Madrid, Barcelona and Valencia.

Although the inaugural flight was initially expected to be made on Thursday, February 11, 1937, now using the Potez 58 aircraft owned by Galy, they decided after discussions not to do it, as it was too risky to use this single-engine aircraft to fly over a territory at war. The Potez 56, in its turn, was not registered in Amestoy's name and was anyway being used by Yanguas as a replacement aircraft when his Goéland was in repairs (and even, on occasion, as a source of spare parts for it), so it was decided to wait to start operations for the Goéland, which finally left the factory, retractable train repaired, on February 24. By then, however, the Minister of the Navy and Air ordered it to be transferred to Valencia where, in his opinion, it was more necessary.

It was decided to postpone the inauguration once again to the following Monday, March 1. This flight had to be inaugurated with the Company's first Airspeed Envoy III, the reason why Galy rushed to Portsmouth – where the Airspeed Ltd.'s factory was-, on Friday February 26, meaning to return with the new plane during the weekend. On Saturday 27, Galy had to return without it, as the manufacturer had demanded an import permit granted by the French Ministry of Air he did not have. Somonte and Irala obtained said authorization from the Ministry that same morning, with which Galy travelled to London that same day. On Monday, when he was already sitting in the cockpit, he was

⁷⁰² Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 8.

⁷⁰³ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6. * All archival documentation comes from this collection until further notice.

given a telegram from the British Ministry of Commerce, denying him the export. Apparently, a complaint had put the English cabinet on alert, so it was necessary to present all the Company's documentation to the English Embassy to prove that it was the Company was indeed French. After a long tug-of-war, they managed to convince the ambassador that the material was not destined to Spain, so the Committee of Non-intervention needed not to be concerned with it. In the end, the Foreign Office received a favourable report from its Embassy that was then sent to the Ministry of Commerce, to revoke the order denying the export. As the Ministry of Commerce was also taking too much time in doing so, it became necessary to send Tortell, as Company's lawyer, to expedite the procedures with a letter signed by the French Minister of Air requesting the immediate delivery of the device.

The Committee of Non-Intervention continued to generate problems for Euzkadi's airplanes. On March 24, the Basque delegation in Paris sent the following letter (in French) to the Air Pyrénées headquarters in the Champs-Élysées:

“Dear friend: Mr. Serre⁷⁰⁴ asked me, before his departure, to explain the reasons why we were asking him, on behalf of Air Pyrénées, to register the Potez 56 and the Goéland that make the trips to Toulouse from Bilbao on behalf of the Government of Bilbao (piloted by Yanguas).

So far, the Potez has flown without official documents and all services have ignored its trips. At the time of the control, we managed to obtain permission for the departures admitting that the plane was carrying regular Air Pyrénées mail. As you know, the control will be even more severe. We are getting ahead of these difficulties, so that the French Government and Air France allow the opening of a Toulouse-Bilbao line.

⁷⁰⁴ Not having Mr. Serre's first name indicated in the letter, it could be two people: Philippe or Édouard Serre. Philippe Serre (1901-1991), a socialist, studied law as his father did before him, was member of the National Assembly during the 1930s. He was appointed Assistant Secretary of State for Labor during Chautemps' third government and León Blum's second government and part of the National Assembly's aeronautical commission. He was one of the founding partners of the International League of Friends of the Basque People, founded on December 16, 1938 (a group formed by intellectuals, politicians and religious personalities who supported both the Basque people and the Euskadi government). JOLLY, Jean (1960-1977), *Dictionnaire des Parlementaires français, 1889-1940*, from: http://www2.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche/%28num_dept%29/6400. For more information see: JIMENÉZ de ABERASTURI, Carlos y MORENO, Rafael (2009), *Al servicio del extranjero: Historia del servicio vasco de información (1936-43)*, A. Machado Libros, Madrid. Édouard Serre was Air France's fleet director, as we have already pointed out earlier .

All authorizations are dated and summarized in the last decree in the Official Gazette in December. Therefore, it is absolutely inadmissible to continue insuring the line illegally. It is very important that you reserve the friendships we have at home. To solve problems, it is necessary to comply with the following points: 1) the airplanes that perform the service are to be registered in France, 2) the passengers and cargo are to be declared to customs and the police at departure.

It is understood that nothing will change with respect to passenger and cargo control, and that, as far as possible, the two services are to be met with eyes closed. As to the schedules, the places of departure will remain totally under control, without altering in any way the way in which work has been done. In other words, we should try to make the most of the normal aspects, in the current state of travel, as we would have enormous difficulties if the Potez 56 landed in any field between Bayonne and Toulouse. On the other hand, this new way of doing things could allow you to continue with the device in Bordeaux, Paris or some other place if you wish.” ⁷⁰⁵

On March 27, in view of the imminent start of operations, Somonte sent the following letter to Lehendakari Aguirre from the Air Pyrénées headquarters in Bayonne, to convey his opinion about the operation of the line:

“Mr. President of the Government of Euzkadi.

My distinguished friend: awaiting here in Bayonne the plane (which should have arrived today from Paris but has been delayed due to the lack of one last paper), in which Irala and I were going to go to Bilbao to officially deliver it to you so that the airline’s service could start immediately, I receive an order from Paris to get me to travel to Copenhagen. With very real disappointment I comply with the order and I am on my way. Because after so many hardships and difficulties in organizing the airline, impatiently awaiting the moment to present myself before your worthy Presidency’s Government, the mission

⁷⁰⁵ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6.

entrusted to me accomplished. It is not given to me the obtention of this small personal satisfaction; patience.

I attach the draft contract despite you having indicated to me that it should be signed by both the Director of the Company "Air Pyrénées" and the Basque Government's delegate in said Company.

If you consider it acceptable, let Irala sign it, and I will do it as soon as I return from Denmark.

It would have been my desire to give you my opinion in person about the operation on the day of our official presentation. But without prejudice to doing it in more detail in our first meeting, I will tell you now what, in my opinion, is fundamental.

- 1) Assign to "Air Pyrénées" the two devices that Yanguas has been piloting.*
- 2) The pilot Yanguas will begin working for the Company (I do know that he is allowed to work for the French Company "Air Pyrénées").*
- 3) To decongest the passenger service, the two pilots, Galy with the Airspeed and Yanguas with the Goéland, should continue exclusively with the Parma (the aerodrome in Biarritz) to Bilbao service.*
- 4) If there is an urgent trip to be made from Toulouse to Biarritz (Parma), let Yanguas do it with the Potez, since it is a case of services in French territory, without the risk of a war zone.*
- 5) Two accounts must be kept: one French, very brief, in the offices of "Air Pyrénées" in Bayonne, to comply with the legal demands; and another in detail at the delegation, where all the expenses will be accounted for.*
- 6) In order to avoid misuse no one should travel for free and, to avoid compromising situations, it is best to hide behind the fact that it is a French Company.*
- 7) The Government has two seats reserved on all trips until a few hours before departure.*

8) *Before starting the service, you have to approve or modify Galy's draft contract.*

Without further ado, at your orders as always,

Your great friend,

Justo de Somonte."⁷⁰⁶

The future airline users begin to organize in order to facilitate the journey of all those who want to travel from Toulouse to Bilbao. To achieve this objective, an association was born towards the end of March under the name of "Bilbao Airplane Aspirants Club".

*"The founders of this Company declare that patience, calm and, above all, perseverance are virtues they have in abundance: anyone who does not possess them cannot be considered an affiliate."*⁷⁰⁷

The income of the Club would be obtained in the following way:

- 1) Daily fees of affiliates, with a minimum of 0.50 francs.
- 2) Quotas of those who get a place on the plane, with a minimum of 5 francs.
- 3) Donations of those who manage to get to Bilbao.
- 4) Subsidies from the Valencia and Euzkadi governments.

The funds would be invested thus:

- 1) Establishing a regular plane service between Toulouse and Bilbao.
- 2) Granting old-age and disability pensions for those who do not get a seat on the plane.
- 3) The ordinary Club activities.

The Club's registered office was situated at 45 Rue Gambetta in Toulouse, at the *Bar Gambetta*, while appointing the owner of said bar, Mr. Blanch, honorary founding partner.

⁷⁰⁶ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6.

⁷⁰⁷ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6.

Patience, calm, and perseverance had indeed to be virtues Air Pyrénées members had in abundance since, upon delivery in France, the Company's first Airspeed, the F-APPQ, had to submit to endless test flights before being approved by the French authorities, as it was the first device of this type registered in the country.⁷⁰⁸

In view of these delays and to reduce the reception time for the next Airspeed, they decided to contact the manufacturers so that they proposed a solution. On April 1, the response of the British manufacturer arrived at the Company's offices in Paris⁷⁰⁹ proposing to have one of his pilots fly the devices to France, specifically, to Le Bourget airfield in Paris, already supplied with British provisional certificates and matriculations, thus effectively avoiding the delays caused by formalities between the French and British Air Ministries.

For the second Envoy order, Amestoy had to send a 90-day irrevocable bank credit, to Airspeed at Midland Bank Ltd of Portsmouth for the price of the airplane, £7,033. The credit had to be paid upon presentation of the following documents:

- 1) Export permit.
- 2) Signed invoice, showing the cost of the airplane.
- 3) Copy of sales customs clearance no. 151, form attached, along with a legalized copy of the French government's import permission.

Upon notice from the bank that the credit had been deposited, the founding company would request an export license from the British authorities.⁷¹⁰

⁷⁰⁸ The second Airspeed was identical to this one except that, at Galy's request, an "escape door" was installed in it (actually, it was about replacing one of the glasses above the pilot's head with an operating door). Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 8.

⁷⁰⁹ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6. * All archival documentation comes from this collection until further notice.

⁷¹⁰ The breakdown of expenses for the second Envoy aircraft, which could be delivered within 5 weeks, was as follows:

With upholstery and seats for six travellers, toilet and baggage compartment plus Armstrong Siddeley Cheetah engines, 6,6000 £.

Extras: Sperry flight instruments, 165 £.

Radio: Type Marconi AD 41/42, 248 £, plus installation thereof, 70 £.

8.4 Table: Monthly budget draft for Air Pyrénées employees and premises in April 1937

Bayonne Office	Managing director (Ildefonso de Irala)	4,000 francs
	Airline co-owner Customs office ⁷¹¹ (Noel Lecumberri)	2,500 francs
	Airline co-owner (Auguste Amestoy)	1,000 francs
	Floor assistant	500 francs
	Chauffer	1,200 francs
	Office rent	300 francs
	Car for transportation (in the end, a bus)	-
	Pilot	Galy's wages
	Pilot insurance	-
Bilbao Office (at Irala's premises)	Accountant named by the government	-
	Employee in charge of customs dispatch (Fernando)	440 francs
	Adolfo Irala	175 francs
	Chauffer	-
	Rent and cleaning service	250 francs
Toulouse Office	Pending (authorization lacking)	-

Source: Table composed by the author using the following document collection: Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6.

After numerous test flights over several days and fitting it with the required fire extinguishing system, the first Airspeed was finally approved to fly in France and the

Delivery: made by the factory pilot at Le Bourget airfield, including oil, insurance and other expenses, 50 £.

TOTAL: 7,033 £.

⁷¹¹ The Customs Agency, in Irala's name, remained at the service of the line, earmarking its profits with Air Pyrénées for the duration of the war.

Company could start its regular service between Bayonne/Biarritz-Bilbao⁷¹² on April 17, 1937.

8.5 Table: Deliveries made to Air Pyrénées from January 30 to April 20, 1937 (by the Euzkadi government in Bilbao, in the absence of deliveries made by the Paris delegation)

To Irala and Lecumberri (January 30)	17,000 francs
Insurance (January 30)	31,593.30 francs
To Irala (for several taxi rides on different dates)	835 francs
To Irala (for non-specified expenses, paid February 19)	5,000 francs
Advance to Air Pyrénées (made April 16)	6,000 francs
TOTAL	60,428.30 francs

Source: Table composed by the author using the following document collection: Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6.

8.3.4 The start of operations and the regular service

Almost from the first flight, the service had to face all kinds of complications. The war front was getting closer and closer to Bizkaia's capital, so flights and landing and takeoff manoeuvres were becoming increasingly risky. Air Pyrénées was forced to look for alternative airfields to those of Lamiaco and Sondika, as the rebel forces were located in the vicinity of Mungia, on Cape Matxitxako, from where enemy aircrafts flying above 3,000 meters, were right above those two aerodromes. This was extremely dangerous for the Company's aircrafts, that were flying on an easily accessible schedule. For example, on April 29, shortly after landing at Lamiaco Aerodrome, the sirens of enemy aircraft started, forcing Galy to take off again before any mail bags could be unloaded. Somonte proposed the Alberica Aerodrome, in Santander, as the flight time would be practically the same, around 35 minutes – an enormous arc seaward had to be flown by airplanes to Bizkaia, to avoid the area under insurrectionist hands.

To make the service more efficient, they tried to combine the two of Air Pyrénées itineraries (Bilbao-Bayonne/Biarritz and the future Bayonne/Biarritz-Toulouse, which

⁷¹² Although the Company's office was in Bayonne, the planes took off from Parma Airfield in Biarritz, and passengers, mail and merchandise were transported to the airfield by means of a vehicle purchased for this purpose. As it has been previously mentioned, the office was established in Bayonne following the first airline projects, which intended to use amphibious aircrafts in the Bayonne estuary for takeoff and landing.

would be put into operation later), with the flights that were made between Toulouse and Alicante. The idea was that trips departing at dawn from Bilbao, could arrive that same day to Alicante, taking land at Parma Airfield (Biarritz) before 8:30 a.m., allowing them to land in Toulouse at 10:00 a.m., and embark on the flight to Alicante departing at 10:30 a.m.⁷¹³ The return trip would have to wait until the plane to Alicante had landed, thus being able to receive and board its passengers. The continuous delays, the adverse weather conditions and, especially, the need to start using the beach in Laredo as a landing place, finally made this option almost impossible, as those flights depended to a large extent on the tides, something that greatly affected their schedules.

Before opting for the beach in Laredo, other options nearer Bilbao had been considered and some construction work undertaken. Irala and Somonte got in touch with Tomás Bilbao,⁷¹⁴ Euzkadi's Director General of Public Works, who was in charge of adapting the airfields of Lamiaco and Sondika. Irala and Somonte explained to him the need to have an alternative to the two tracks already in operation because, if the fascist aviation destroyed the two aerodromes before taking land, Air Pyrénées airplanes would have to return to origin, and that would inevitably end in catastrophe.^{715*} Therefore, in their opinion, it was necessary to paralyze the work that was being carried in the two aerodromes and move all the material and personnel to clear some other land that had access from the sea. Also, according to them, these conditions were found on the southern slope of Serantes and Montaña, entering from La Arena Beach in Muskiz, although they also recommended a study of the coast between San Salvador and Laredo, in search of the most suitable location.

⁷¹³ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 8.

⁷¹⁴ After the formation of the first Euzkadi government, the Department of Public Works fell to Juan Astigarrabía, a former sailor and member of the Communist Party. His lack of experience in the sector was palliated by assigning Tomás Bilbao Hospitalet, architect and member of EAE-ANV, as head of the High Council for Public Works, who would also actively participate in the construction of Bilbao's defensive line, the "Iron Belt" and anti-aircraft shelters, and in the improvements to the Sondika and Lamiaco aerodromes. After the fall of Bilbao, he would occupy the position of consul in Perpignan, becoming minister without portfolio in Negrín's last government in August 1938, replacing Manuel Irujo, who had resigned. He was captured in France after the war by the Gestapo, but managed to flee to Mexico after a long odyssey, where he continued his career as an architect. For more information see: MAS, Elias (2000), *Bilbao, Arquitectura y Arquitectos*, Bilbao, Fundación Bilbao, pp. 83-84.

⁷¹⁵ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6. * All archival documentation comes from this collection until further notice.

The northern area of the peninsula loyal to the Republic and the territory under the control of the Euzkadi government had hardly any fighting aircrafts to defend themselves against fascist plane incursions. To assist them, Indalecio Prieto ordered three Kolhooven fighter planes assigned to Valencia to transfer to the northern front, where they would arrive on May 7. The Kolhooven F.K.51 – of which some twenty-eight had been sold clandestinely to the Republican government- was actually a training and reconnaissance aircraft manufactured in Rotterdam that had a very reduced attack capacity,⁷¹⁶ being used to light-bomb, among other tasks, so they were not much help and the harassment of the fascist aviation continued unabated.

In May, the Bayonne/Biarritz-Bilbao branch reached full capacity, and the second branch, Toulouse-Biarritz, was to be put into operation. The Basque government continued injecting funds uninterruptedly into the Company – 76,000 francs sent during the first half of May and, by then, the subsidy from the French government for mail transport had been obtained, although the agreement with the Valencia government for subsidized transport had not been signed yet. It seemed the Company had overcome all setbacks, but it was not to be so.

8.3.5 The first incident

Air Pyrénées continued to operate from Sondika and Lamiaco until Sunday May 16, when a factious air bomb fell within five meters of the hangar in Sondika where the plane was, causing damage to the Envoy Enroll F-APPQ, which fortunately could be repaired. A letter from Justo de Somonte dated May 19, addressed to the Secretary General of the Presidency, Antonio de Irala, said the following:

“... Do not think of us as geniuses because we ordered changing the landing location. We had considered and weighed the pros and cons of such a measure long and hard and, if we had resolved to change it was, more than anything else, because of the truly disturbing attitude observed in the local authorities. If from there it is not easy to grasp how much in France the shadows of suspicion in matters of international complication extend, here it immediately jumps to attention. Believe me, they are terrified of the simple

⁷¹⁶ “Fitted with the new Siddeley Cheetah IX engine a large series of Koolhoven F.K.51 training biplanes is under construction for the Netherlands Army and Navy”. Newsroom (July 16, 1936), “The four winds, items of interest from all quarters”, *Flight*, p. 78.

possibility of being forced to file a claim as the result of an assault against a device under French flag. They are willing to subordinate everything to avoid such a contingency, even freedom of trade. I do not want to imply with this that if we oppose their wishes they will decree the suspension of the line. No, they keep appearances at all times, they will rather put, in a very official way, such a number of obstacles and impediments that the indirect, practical result would be not being able to function normally and regularly.

Nevertheless, and above all else, as soon as I became aware of the radiotelegraphed ratification from the Presidency, I prepared myself to complete the order. But it so happened that Galy had left on a trip in the belief that our resolution to land in Laredo was irrevocable, and there was no way to communicate with him until his return. In fact, Galy arrived at the aerodrome at the scheduled time on Tuesday, two hours before the low tide, to make two full trips during the last two hours of the falling tide and the first two hours of the rising tide, between four and eight at night, approximately. When I told him we had received a counterorder, he refused point blank to leave. After much discussion, he accepted making the trip to present his point of view to you and, depending on the result of that interview, to adopt a definitive decision. The only thing missing to undertake the trip was the weather forecast from Bilbao. It arrived and it was unfavourable, so we waited another two hours, but all the time the weather was getting worse, so we suspended the departure until today at one thirty, and so it has been done.

Last night after dinner I had another long conversation with Galy. This time I found him less adamant. I made him see that I could not interrupt the service under any consideration, nor disregard the orders I had received from Bilbao. Accordingly, so not to leave me hanging, he was going to phone Paris immediately so that his brother-in-law, Mr. Lefèbvre, with whom I was dealing to secure piloting services in the Toulouse-Biarritz branch, could send me one of the pilots, so that they would take over the line he was abandoning. He added that I should wait until today before taking any measures, as he wished, before giving me a definitive answer, to hold a conference with you in Bilbao. And that is where we are.

I would regret very much having to let Galy go, because he is a very competent and conscientious professional (...) who has decorously passed the bribery test.⁷¹⁷ And I would regret it also no less because if we continue to go, either to Sondica or to Lamiaco, we would constantly be at the mercy of an indirect sanction from these people and suffer the anxiety of seeing the service interrupted by the destruction of the device. If on Sunday the bomb that fell 5 meters from the hangar had fallen inside it, the line would be over! Which, in these circumstances, would be a considerable setback.

Galy has just arrived. He says that you have agreed to give him a definitive answer on his return. I would celebrate that, even if it were to the detriment of comfort, it was in accordance with safety and efficacy. Because I refuse to admit to the fear that those in Santander could keep the plane, that is inadmissible, it being owned by a French Company. If such an attempt were to be made, it would immediately originate a claim before the French consul to make our neighbours understand that this is not a free-for-all. On that, I do not think you have to worry in the least..”⁷¹⁸

The day after sending this letter, Somonte sent an urgent telegram to the Euzkadi Presidency:

“In reply to radiogram, let him know that by order authorities in view of damage caused by mail plane bombed yesterday Sondika and avoiding further damage, must land in the west outside danger zone, Galera Bizkaia. Please communicate Administrator Air Pyrénées Ignacio Greaves send today without fail to Laredo French mechanic Henry Baudin from aero Sondika signals landing beach indicated by Galy. Be Greaves late Tuesday 2nd late Laredo with passengers for two trips to be made between half-past two and

⁷¹⁷ Mijail Koltsov gives an account of this bribery attempt in his diary entry for May 28. This proposal, made by the fascists, will be enormously similar to a future incident on the beach in Zarautz I will recount later: "It turns out that the Spanish fascists in Bayonne had approached Galy several times to propose that, during his trip to Bilbao, and under the pretext of a forced landing, he landed in the San Sebastián airfield. They promised to take out of the plane only the passengers and the mail and leave the pilot free to continue his flight. They offered him two hundred and twenty-five thousand francs, one hundred thousand here in Bayonne, and the others at the airfield in San Sebastián." KOLTSOV, Mijail (2009), *Diario de la Guerra Española*, p. 483-4.

⁷¹⁸ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat file 48, n. 6.

half-past five and a half taking advantage of two hours before low tide and two after. Tell Greaves Radio Santo Domingo to director Landin daily transmits by telephone Laredo Mayor Biarritz weather forecasts immediately received detail importance. Tell Greaves Laredo Mayor arrival French mechanic giving him facilities to fulfil mission. Hope Greaves complies diligently with these provisions. Please acknowledge receipt and agreement with these instructions.”⁷¹⁹

8.3.6 The second incident

The flight on May 26, bound for the beach in Laredo, encountered around 10:30 a.m. a rebel squadron of biplane aircrafts⁷²⁰ that was making an air raid in the Bilbao region. The aircraft was flying between Lekeitio and Cape Matxitxako when it noticed the presence of six factious fighters, who began firing their machine guns. Although Galy tried to flee, the faster warplanes managed to reach his Envoy. The pilot decided to nosedive until almost touching the water to avoid being the target of the machine guns. The attack and the damages suffered by the device forced Galy to make a forced, violent emergency landing a few meters from the Zaldueño Goikoa farmhouse, in the vicinity of Sopelana. Everything suggests this was no fortuitous encounter, but that the rebels had been informed of the airline schedules. Maybe the target of the attack had been Mijail Koltsov – who was considered by many Stalin’s man in Spain-, about whose arrival to

⁷¹⁹ Basque Government Historical Archive - Basque Historical Archive. Department of the Presidency collection. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat, file 48, n. 6.

⁷²⁰ The telegrams and the later communication written by the Government of Euzkadi mentioned German Heinkel biplanes. However, it seems that this information is not correct since the device was attacked by Fiat Italian biplanes, as demonstrated by the following part of the *Aviazione Legionaria*: "Note: Today May 26th, at 11 o'clock, 6 CR.32 airfighters intercepted a civil service plane that covers the Biarritz-Bilbao route, about 1 kilometer from the coast of Bermeo. After shooting him close by with burst fire, he maneuvered and tried unsuccessfully to escape and the fighters machine-gunned its wings. The civilian aircraft was forced to land on the coast, thus causing serious damage to its landing gear. The passengers were seen fleeing" in, IRUJO, Xabier, *Bombardeos en Euskal Herria*, manuscript, p. 137. To see a list of aerial bombardments on Basque soil in the course of the 1936 War see, IRUJO, Xabier (2015), "Relación de bombardeos contra núcleos urbanos y localidades en Hegoalde (1936-1937)", in AGIRREAZKUENAGA, Joseba and URQUIJO, Mikel, *Senderos de la memoria: relación de espacios vinculados a la memoria de la guerra civil*, 2. bol., pp. 106-150. For more information see: IRUJO, Xabier (2017), *La verdad alternativa: 30 mentiras sobre el bombardeo de Gernika*, Txertoa, Donostia, and IRUJO, Xabier (2017), *Gernika: 26 de abril de 1937*.

Bayonne, and his intention of then continue flying to Bilbao, Franco's espionage had learned through his allies⁷²¹.

Actually, only chance had made Koltsov arrive too late at the Air Pyrénées office, when the plane had already departed. The day after the accident, he again went to the office with the intention of resuming his trip and reaching Bilbao. There, he was informed that his flight on May 27 would have to leave before 5:00 a.m., so as not to awaken the head of the airfield. When Koltsov asked if something illegal was being done, he was answered the following:

“Oh, monsieur! That is not the problem! The head of the airfield (of Parma, Biarritz) is a fascist, a member of the Fire Crosses League. Formally, he cannot put up obstacles because our company is registered and owns its own permit. But he does all the damage he can and as well as he can. The airfield workers are all on our side, they sympathize with Republican Spain and help us. They have completely ascertained that it was the head of the aerodrome who was Galy's downfall. He lives at the very aerodrome, and every time our plane leaves for Bilbao, his maid runs to the airfield's canteen and from there she calls Villa Fraguata in Biarritz, where the Count de los Andes, a Spaniard, resides. There they have mounted a radio station. The fascists called the fighters to meet our plane. Several times it had been possible to avoid them, but yesterday their alert worked. Scoundrel, traitor, murderer of French aviators! And he calls himself a Frenchman!”⁷²²

As a result of the attack, the pilot and one of the passengers were injured. Galy's wounds were superficial but gruesome, as a bullet had hit one of the glass windows in the cabin and the pieces had cut his scalp, making him bleed abundantly, despite the cuts not being too serious. The injured passenger, Antonia Larrañaga, fractured her clavicle as a result of the impact on the ground. There had been only another female traveller, Antonia Arrillaga, who was returning to Bilbao after having accompanied some evacuated relatives, while the rest of the passengers were the following: Juan Zarate (delegate of the

⁷²¹ You can find images of the accident in appendix 10.4, along with other documents and photographs of the Society

⁷²² KOLTISOV, Mijail (2009), *Diario de la Guerra Española*, pp. 478-479.

Unified Socialist Youth, who was returning from Valencia after having attended a Youth plenary), José Luis Viciola Garamendi (delegate of the Commerce and Supplies Cooperatives, who was travelling in an official capacity) and Amador López (Provincial Inspector of Bilbao's postal service, who was also returning from Valencia.)⁷²³

The injured were attended at first in the Hospital of Algorta and then transferred to Basurto. The Motorized Ertzaintza⁷²⁴ was left in charge of guarding the plane and its cargo after the accident.⁷²⁵

⁷²³ The news on May 26 recounted the events, even the foreign media, like "The Sherbrooke Daily Record" in Canada, among others:

- Newsroom (May 26, 1937, 17:30 service), "Un appareil français de la ligne Air Pyrénées a été abattu par des avions allemands au service des insurgés", *Agence Espagne*, p. 5.

- Newsroom (May 26, 1937, 21:00 service) "De nouveaux détails sur l'agression dont l'avion postal français a été victime de la part d'avions rebelles", *Agence Espagne*, p. 7.

- Newsroom (May 26, 1937, 21:30 service) "Ce sont des «Heinkel» qui ont attaqué l'avion de la compagnie française «Air Pyrénées»", *Agence Espagne*, p. 10.

- Newsroom (May 26, 1937) "Rebel craft attack French plane, claim German-built aircraft comprised attacking squadron", *Sherbrooke Daily Record*, p. 1.

- Newsroom (May 27, 1937, morning edition), "Hazaña de la aviación facciosa, El correo Bilbao-Biarritz derribado", *ABC Madrid*, p. 4.

- Newsroom (May 26, 1937), "Los aviones piratas de Franco atacan a un aparato francés que presta servicios de pasajeros y correo", *La Libertad*, p. 4.

- Newsroom (May 31, 1937, 13:00 service) "L'avion d'Air France a été attaqué par derrière, sans le moindre avertissement déclare à M. Mckinon Woof, le pilote Leopold Galy", *Agence Espagne*, p. 1.

⁷²⁴ The Ertzaintza was the police corps created by the Government of Euzkadi during the Civil War with the aim of maintaining social peace and public order. It had about 1,200 men, organized into two sections: Infantry and Motorized. The first was organized in five companies, with transport, administration and quartermaster sections and was commanded by a Major Commander, Luis de Ortuzar. The second drove both fast motorcycles and English manufactured Riley cars that were able to reach Bilbao under war conditions.

⁷²⁵ The following objects were extracted from the site:

-2 mail bags

-3 suitcases

-3 briefcases

-1 lady's bag

-8 small packages

-3 tin boxes

-2 packages

-1 raincoat

-1 waterproof coat

A telegram sent by Air Pyrénées presidency on the 26th recounted the condition of the plane in optimistic terms:

*“...The plane landed relatively well, the controls failed and one engine stopped. A broken wing, as well as a propeller and other small damages. The first impression is that it has not suffered seriously. Work intensively by filing claims and demanding compensation, as well as the strongest possible intervention by the French Government.”*⁷²⁶

They expected the pilot to be willing to continue working for the airline, as well as to fly to Portsmouth to fetch the second Envoy airplane that would be ready by July 7. Unfortunately, the truth is that it turned out to be worse than expected: one wing missing, bent propellers, broken fuselage, undercarriage gone, and a useless engine. The F-APPQ did not fly again.

As to the French government’s actions, the Minister of the Air requested information about the incident the very day of the events with the following: the place of landing, the impacts made by machine-gun fire – whether the plane or a passenger had been hit by it, the state of the aircraft after landing, whether it was able to fly, and a clarification about whether the incident had occurred on the outward or return journeys. Two hours later the French Presidency sent the following telegram to the delegation in Bayonne to be delivered to Air Pyrénées, who would then send the information to the French government, thus maintaining the appearance of company independence:

“We turn to the French Government reporting the following fact: "To communicate accident aircraft line French Air Pyrénées stop (...) Line aircraft piloted by French aviator M. Leopold Galy attacked between Cape Villano and Bilbao loyal territory eight times by five German fighters at rebel service stop Travelling five passengers (...) Plane appears completely machine-gunned mostly cabin engines stop Landed loyal territory

-1 beret

-1 tie

-1 bathrobe

⁷²⁶ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris) Secretariat, file 48, n. 6.

jurisdiction of Sopelana town in agricultural field stop Attackers giving evidence inhuman instincts continued to machine-gun insistently for three passes travellers when left cabin and also to civil element coming to help them stop Real heroic pilot behaviour stop Salute him affectionately."⁷²⁷

Despite the loss of the plane and the pilot's hospitalization, Air Pyrénées insisted on not interrupting the service. The same day of the accident, they tried to mobilize Yanguas and his Goéland so that the very day afterwards, May 27, the line would continue operation, something that, in the eyes of the Government of Euzkadi, was very important for morale. They considered changing the schedule, advancing the landing at an hour before the low tide, with the aim of misleading the enemy but, in the end, the flight never took off.

May 27 was also going to be the first day of the Toulouse-Biarritz (Parma) line service, operated using the Potez 56 and piloted by La Porte, a new company pilot but, in the end, he spent all that day training for the flight Bilbao-Laredo, and postponed the flight to the morning of the next day. However, then, and while still at the Bayonne airfield, the airplane, already loaded with mail and packages – part of the hydrophile gauze needed to supply Bilbao hospitals, photographic plates and some others-, one of its engines refused to start, so the plane did not take off on May 28 either. The tide would be too high when it arrived in Laredo for it to be able to land, plus there was the added risk derived from the aircraft not having altitude indicator anymore (i.e., an 'artificial horizon', showing aircraft orientation in relation to the horizon, allowing the airplane to fly safely in reduced visibility conditions, controlling roll and pitch), since Yanguas had stolen it to replace that of his Goéland, which had stopped working. La Porte, less than enthusiastic about these conditions, agreed nonetheless to fly on May 29.

Koltsov gives us a version of the events, which differs in some aspects from the previous, official one. According to the *Pravda* correspondent, they went to look for him at 3 a.m. to take him to the Parma Airfield, where he saw how they loaded large bags of gauze in the airplane, which made him decide to leave his briefcase so that one more bag could be loaded. According to him, the plane was a single-engine Lockheed, although this could be a red herring meant for the enemy, since Air Pyrénées only had an American aircraft at his disposal, as we have already mentioned, the Beech B17. Another difference

⁷²⁷ *Ibidem.*

between his story and the official one relates to the reasons behind the cancellation of the flight scheduled for May 28. According to him, the engine was started and La Porte, already in his seat, started the pre-flight check, finding that the battery needed to change gears in the propeller did not work. Koltsov insisted that, in such a short flight, the battery was not necessary and the plane could fly without it, but La Porte preferred to postpone the flight until it was charged. The flight was rescheduled for 7 p.m., which Koltsov accepted, but thinking the pilot a coward. He goes on to say that the evening flight was also cancelled because La Porte had to leave in search of Galy, who had been taken to San Juan de Luz by an English bomber, and then Galy convinced him not to make the flight, saying "Don't be suicidal, you fly disarmed and helpless. Your own government does not defend you and does not even protest against your murder"⁷²⁸ After that, Koltsov used May 29 to meet Nacho Enea⁷²⁹ and learn about how the French and Spanish fascists were roaming freely in Bayonne, so he moved to Toulouse at dusk.⁷³⁰

Regarding Galy's return trip to French territory, a telegram sent by the Presidency of Euzkadi to the Bayonne delegation on May 29 mentioned that the pilot had left that morning towards France in a French boat. The day after another telegram announced that both La Porte and Galy had refused to fly in view of the French government's ambiguity. As a consequence, it was needed to suspend their contracts, albeit in a friendly manner, and look for a determined pilot who did not fear flying over a war territory. In the end, Galy continued collaborating with the Company, while La Porte remained as the pilot of the Biarritz-Toulouse line.

While Air Pyrénées was trying, through Galy and the civilian witnesses, and with the help of some political personalities, to urge the French government to make an official claim, Irala and Somonte were also working to obtain a compensation of 1,150,000 francs for damages caused by the insurgents. The Company would continue to insist on getting the support of the French government to operate safely but until it succeeded (and the rebels themselves committed to the French government to respect the line operated by a French

⁷²⁸ KOLTISOV, Mijail (2009), *Diario de la Guerra Española*, p. 484.

⁷²⁹ Nacho Enea, was one of the headquarters of the Francoist secret services in France.

⁷³⁰ KOLTISOV, Mijail (2009), *Diario de la Guerra Española*, pp. 481-489.

company), it decided to fly from Toulouse to Laredo varying the schedules and playing with the tides.

Irala and Somonte, for their part, believed that the Parma Airfield should be dispensed altogether with, operating instead from any of the aerodromes in Toulouse. There were several reasons behind their opinion. On the one hand, in the Haute Garonne capital, political conditions were the opposite of those of the Bas Pyrénées, as this last was governed by a socialist majority while, in the first one, a cacique-like fascist named Ybarnégaray was letting his remarkable weight be felt in the territory. The French fascist espionage network was passing information about flights to the Francoist side and its allies, so they knew the schedules of the services and were always able to shoot down the planes. Another reason to operate from Toulouse was that its airfields were far away, about 15 kilometres, from the city, without any, not even rural, population centres in its surroundings and a single road as means of communication, the aerodrome's being the only address there. The airline's plane could go completely unnoticed if operated from the main airport, due to the large volume of traffic there. In contrast, if the plane continued operating from Biarritz, the enemy, knowing its schedule, speed and destination, could easily intuit its exact position with a margin of no more than 15 minutes so that shooting it down would be a matter of time.

Meanwhile, Koltsov was still trying to reach Bilbao, for which he needed a pilot. After travelling to Toulouse, he telephoned some acquaintances in Paris to try to locate Abel Guidez, a pilot. The message they had to convey was the following: "I urgently ask you to come to Toulouse to play tennis and, in general, to rest."⁷³¹ After speaking with Paris on the afternoon of May 30, he was informed that they have located Guidez but that, since it was a matter of "resting and playing tennis", he needed to re-register his pilot title, for which he would require two days, plus another one to arrive in Toulouse.⁷³²

On May 31, upon returning to Bayonne and while at the offices of Air Pyrénées, Koltsov heard about Yanguas, a certain Spanish pilot who was on his own, as had not joined any airline, who regularly made flights to Bilbao. Koltsov decided to move into Yanguas'

⁷³¹ KOLTISOV, Mijail (2009), *Diario de la Guerra Española*, p. 489.

⁷³² *Ibidem*, pp. 489-90.

customary hotel while in Toulouse, to meet him when he returns.⁷³³ The next day he met him and invited him to eat. He defines Yanguas as a rather strange man, but one who enjoyed the full confidence of the republicans and the Basque government, since he had transported war material for them nearly two hundred times.

*“Yanguas flies to Bilbao. He is willing to take me with him. Today! Today at nightfall? And Guides (sic)? I will not wait for him. I will leave him a letter, to put him in contact with Air Pyrénées, so that he starts working for the company, if that is what he wants. He left Spain when André's international squad disbanded. The government gave him an honourable letter of thanks for his heroic combat activity in defence of the Spanish people. Guides (sic) shot down four fascist bombers and six fighters, he has provided the country with other services of great value.”*⁷³⁴

Once it was dark, Yanguas, his Goéland and his passenger landed on the damp sand of the beach in Laredo.

8.3.7 Pilot Abel Guidez is willing... despite the risk

Letter sent by Somonte to A. Irala, Secretary of the Euzkadi Presidency on June 2, 1937:

“...Moments before leaving this letter with Yanguas I add this. This evening leaves Paris Guidez, the pilot I was recommended by the editor of Moscow's Pravda (Mikhail Koltsov), who is going to Bilbao. This is a pilot who has rendered great services on our fronts; he is a man of the party but, in spite of that, he wants to take advantage of the occasion and demands 50,000 francs a month. Unless otherwise ordered, I am not willing to pay him more than what Galy charged. As it seems to me abusive, this morning I sent a telegram to Prieto telling him to start the shipment of the promised Goéland to Irala as a result of the accident and, at the same time, that he gives us a LAPE pilot in order to be able to defend ourselves from the exorbitant exigencies of the French aviators. It would be good if you sent the telegram as, like I said,

⁷³³ *Ibidem*, p. 490.

⁷³⁴ KOLTSOV, Mijail (2009), *Diario de la Guerra Española*, p. 491.

Guidez is not settling for 30,000 like Galy does, and I will return him to Paris."⁷³⁵

In the end, Guidez managed to convince Somonte to pay him a salary of 50,000 francs, according to the company's accounting sheets. After all, he would have to face the most modern plane fighters of the moment, while flying a twin-engine passenger plane, rather slower, and unarmed. Guidez, like other pilots who sympathized with the Republic, charged 10,000 francs for each combat aircraft they transported into the territory in the hands of the legitimate government, to which another 5,000 were added if they undertook the trip immediately. Irala, even though it was indeed a high salary, believed that it was justified.⁷³⁶

Air Pyrénées not only needed new pilots, but also new planes, and urgently, to be able to continue operating, since by June 2 it could only count with the Goéland piloted by Yanguas, which was normally used for other tasks, with the single-engine Potez 58, and with the Potez 56 that was missing some flight instruments. The French Minister of Air, a supporter of the Spanish Republic, advised them not to drop the service, so Irala telegraphed Prieto again insisting that they send at once the Goéland ceded by Ortiz, at least until they received the new Airspeed on June 7. Through Colonel Pastor, head of the Spanish aviation, he knew that his request had arrived, so when the Goéland returned from its trip, it would be put at Air Pyrénées' disposal, according to the soldier. Irala did not want to make any decision until going over the situation with the Air France's director, who was on a trip to Valencia, a very influential person in the civil aviation world he hoped could help him solve the Company's problems.^{737*}

On June 3, it was decided that the service could not be resumed until the French government obtained guarantees from the coup leaders of respect for the normal development of the Company's activities. The Company, for its part, in spite of not having those assurances yet, made the decision to resume the service to Bilbao as soon as possible

⁷³⁵ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris) Secretariat, file 48, n. 6.

⁷³⁶ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris) Secretariat, file 48, n. 8.

⁷³⁷ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris) Secretariat, file 48, n. 6.

*All archival documentation comes from this collection unless otherwise specified.

and in the best way attainable – i.e., starting from wherever they could and flying as far as possible. Also, as only one circular flight was going to be carried out daily, it was decided that all travellers would be official instead of private – the office in Bilbao would have little to do-, while the mail would continue to be transported as before. Everything else continued as before – for French purposes the line had actually never ceased functioning-, i.e., with passenger and cargo manifests and all passengers being issued a Bilbao-Toulouse ticket and not a Laredo-Toulouse one, to prevent the espionage easily discovering their new landing site. Travelers were advised to say they had arrived in Bilbao at night and clandestinely.⁷³⁸

The Company restarted operations with the only available plane, the twin-engine Potez 56, as the Goéland had not arrived. On June 11, on one of its first flights, after having been gained only a few meters altitude after takeoff from the beach in Laredo, one of its engines lost power. Without having gained sufficient height or adequate speed to fly with a single engine, it ended up falling into the sea, although all its occupants were rescued unharmed. Guidez, who was piloting the plane, was taken aboard the steamboat Havana⁷³⁹ the day after the accident. The Havana was headed to Bilbao to evacuate children, but it was accepted that it could exceptionally first transport Guidez to France so that the air service could be resumed. The Potez itself was recovered and transported to Bilbao in the days after the accident to put it back into flight condition, but it was unfortunately still being repaired the day the city fell.^{740*}

Koltsov was also present in this incident, which could indicate that something sinister was going on. According to him, he flew with Guidez on June 8 in an Air Pyrénées twin-engine from Toulouse to Laredo. It seems that Yanguas did not like the place that had been chosen for landing, as he had been using it for his own flights. That same afternoon, Koltsov tried to return with Yanguas to France, but the pilot decided to return mid-journey because of the bad weather. That night, Koltsov and Guidez shared a room and decided

⁷³⁸ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris) Secretariat, file 48, n. 8.

⁷³⁹ During the spring in 1937 the steamboat Havana evacuated over 2000 children from Bilbao to take them away from the danger and horror of war.

⁷⁴⁰ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris) Secretariat, file 48, n. 6.

*All archival documentation comes from this collection unless otherwise specified.

that the next day they two would fly together, but then the weather was so bad that neither Guidez nor Yanguas wanted to take off. On June 10, the weather was more favourable and both pilots decided to fly, Guidez at noon and Yanguas at 6 p.m. Koltsov hoped to fly with Guidez, who was carrying his luggage, but he was warned that, if he did not arrive on time, Guidez would fly without him, but he could always fly on the second flight with Yanguas, meeting at dusk at the Hotel La Fayette in Toulouse. In the end, Koltsov, who had wanted to visit the combat sectors around Bilbao, ended up being delayed, so Guidez took off without him. At 5 p.m., when Koltsov arrived accompanied by Russian filmmaker Roman Karmen⁷⁴¹ and others to depart for Toulouse, they found Guidez standing by the shore, the tail of the Potez floating a mile away.⁷⁴² Apparently, after embarking the passengers, Guidez ignited the engines, which seemed to be working perfectly, and started the takeoff manoeuvre. Once in the air, the two engines suddenly stopped, which was not normal, and the plane began to fall, but Guidez managed to glide it and land on the waves. The fishermen who saw the accident immediately left in their boats and were able to save all the passengers. The two planes had been in the custody of some townspeople but, according Yanguas, someone had put sugar in the engines:

- *"Sugar," he said.*

- *"What sugar?"*

- *"They put sugar in the fuel."*

- *"How do you know?"*

- *"I don't, but I think I understand. They put sugar in the fuel because it does not act immediately, but a few minutes after the engines start working, so the ducts become obstructed. It's an old trick."*⁷⁴³

Everyone looked at Yanguas, who did not add anything else and just gestured with his hand to have his plane placed the takeoff position. Koltsov, for his part, thought "how weird this man is." Before boarding, Koltsov asked whether the engines could

⁷⁴¹ For more information about this camera operator and documentary director see: BARBÉRIS, Patrick and DOMINIQUE, Chapuis (2002), *Roman Karmen, une légende rouge*, Broché, Paris.

⁷⁴² KOLTISOV, Mijail (2009), *Diario de la Guerra Española*, pp. 504-509.

⁷⁴³ *Ibidem*, p. 508.

not have been also sabotaged with sugar, to which Yanguas replied that it was impossible because his mechanic has slept in the cabin.

8.3.8 The betrayal of Yanguas and the execution of the Councillor Alfredo Espinosa

In June 1937, Alfredo Espinosa,⁷⁴⁴ Health Councillor for the Government of Euzkadi, was in France, where he had travelled to purchase surgical equipment and medicines and to supervise the construction of camps for Basque refugees. On the 19th, the Francoist forces began the attack of Bilbao and spread the idea that Espinosa had fled to France with a large sum of money.⁷⁴⁵ These rumours reached Espinosa, who tried to return as soon as he had finished his assignment to the territory still under the control of the Government of Euzkadi. He embarked as a stowaway in a ship leaving from Bordeaux towards Santander, but the officers of the Committee of Non-Intervention found and stopped him.⁷⁴⁶

After that, he decided to ask Yanguas to fly him to Cantabria on June 21. After a letter had arrived from the French Government warning both Euzkadi and Air Pyrénées that they could not continue to turn a blind eye to the devices piloted by Yanguas (the Potez 56 and the Goéland F-AOMX, the planes were registered as Air Pyrénées mail planes in Amestoy's name), although neither Yanguas nor its Goéland had made, except very occasionally, any Air Pyrénées' regular flights.

Yanguas warned Espinosa and the rest of the passengers (Georges Rouge, a French soldier in the reserve, who introduced himself as a tea pastries merchant who was supposedly travelling to Bilbao to negotiate the purchase of a consignment for the Basque

⁷⁴⁴ Alfredo Espinosa (1903-1937) studied medicine in Madrid, returning in 1926 to Bilbao to begin his practice as a doctor while continuing his training. As a republican and a leftist, he combined his career with various political positions during the Second Republic. He was responsible for the radiology area of the Basurto Civil Hospital and, after the creation of the Government of Euzkadi, he was selected Health Councilor, representing the Republican Union. As Councilor, he organized refugee assistance, directed the Basque Red Cross and promoted the creation of a Faculty of Medicine in the new Basque University at the Basurto Civil Hospital. SEBASTIÁN, Lorenzo (2008), "Alfredo Espinosa Orive (1903-1937): Detención, procesamiento y ejecución de un consejero del Gobierno Vasco" *Sancho el Sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, 28, pp. 217-237. y AGIRREAZKUENAGA, Joseba and SERRANO, Susana (1999), *Viaje por el poder en el Ayuntamiento de Bilbao. Bilboko Udal Agintean barrena 1799-1999*. Bilboko Udala, Bilbo, pp. 216-217.

⁷⁴⁵ AZAÑA, Manuel (1996), *Memorias de guerra 1936-1939*, Grijalbo-Mondadori, Barcelona, vol. II, p. 98 and 155. In: SEBASTIÁN GARCÍA, Lorenzo (2008), "Alfredo Espinosa Orive (1903-1937): Detención, procesamiento y ejecución de un consejero del Gobierno Vasco" p. 228.

⁷⁴⁶ SEBASTIÁN GARCÍA, Lorenzo (2008), "Alfredo Espinosa Orive (1903-1937): Detención, procesamiento y ejecución de un consejero del Gobierno Vasco" pp. 229-230.

Government, Espinosa's secretary, Emilio Urbiena, the mechanic Pablo Martínez and Captain José Aguirre)⁷⁴⁷ that one of the Goéland engines was failing. Everything makes me think that Yanguas, who had surely been paid by the fascists to turn in any members of the Basque government, was already thinking about how he was going to do it. Apparently, the fascists had had more luck with him than with Galy, who did not give in to bribery, as I have already mentioned.

After taking off from Toulouse around 8.17 p.m., when they were flying over the coast of Gipuzkoa, at the height of Zarautz, which was in the hands of the Nationals, Yanguas informed that he was suffering from serious mechanical problems and safely landed on the beach in Zarautz⁷⁴⁸ at about 9.50-10 p.m.⁷⁴⁹ According to witnesses, the awnings had been removed and the beach was marked for landing.⁷⁵⁰ It did not seem improvised, especially because a large group of Francoist military personnel was waiting for them there, and the warships in the vicinity had been ordered not to shoot.⁷⁵¹

After his arrest by the Head of the Border in Irún, Commander Julián Troncoso, the passengers were transferred to Vitoria, where they were condemned to death. All sentences were commuted except those of Espinosa and Aguirre, who would be shot on June 26. Espinosa, who had felt under a moral obligation to return and meet, as soon as possible, the same fate as his colleagues, ended up being the only government member shot. Yanguas would not be transferred to Vitoria.⁷⁵²

⁷⁴⁷ BARRUSO, Pedro (2016). "La guerra del comandante Troncoso Terrorismo y espionaje en Francia durante la Guerra Civil Española", p. 9.

⁷⁴⁸ You can find images of the plane after landing at Zarautz beach in appendix 10.4.

⁷⁴⁹ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Defense. General Information (General Secretariat). File 516, n. 03.

⁷⁵⁰ SEBASTIÁN GARCÍA, Lorenzo (2008), "Alfredo Espinosa Orive (1903-1937): Detención, procesamiento y ejecución de un consejero del Gobierno Vasco" pp. 227-229.

⁷⁵¹ Newsroom (June 22, 1937) "Un personaje del Gobierno de Euskadi llovido de los cielos. Y aprehendido por nuestras fuerzas en la playa de Zarautz", *La Voz de España*, n. 237, p. 3 and SALAS, Jesús (1999), *Guerra Aérea 1936/39. La Campaña del Norte*, Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, Madrid, vol. II, p. 159-60.

⁷⁵² SEBASTIÁN GARCÍA, Lorenzo (2008), "Alfredo Espinosa Orive (1903-1937): Detención, procesamiento y ejecución de un consejero del Gobierno Vasco" pp. 229-232.

SUBJECT AVIADOR YANGUAS

He left Toulouse by plane on June 21 at 8.17 p.m., landing in Zarautz at 10-10.10 p.m. In any case that was the longest day of the year and, therefore, the visibility at that time could not very well allow to know the landing site.

They were taken to Military Command, where they were interrogated and given dinner and a bed. Yanguas was made to get up at 2.30 a.m. and accompany Joaquín Goyoaga, manager of the Automobile Importing Company, to whom Yanguas was rendering services, and another man some informants claim was Commander Troncoso, Military Chief of the Border in Irún, so that they would be taken by car to Toulouse, where they were locked in the bathroom of a room at the Grand Hotel, and at 2.30 p.m. were forced to go down to the Courtoise Bank, where two jewellery boxes that had been deposited in a rented strongbox by the Finance Councillor, were handed to them.

Once the boxes had been collected, they went back up in the same car returning to the border, where a little before Hendaya they changed their green, 8-cylinder Ford car, in which they had made the trip in France, for another in which Yanguas and his companion entered Irún.

The jewellery boxes were taken out of the first car but were not put in the second, and we ignore their fate. To remove the boxes, keys were needed, and for that Joaquín Goyoaga went to the house of the mechanic Tomás Amuategui, who usually accompanied him, apparently involving Yanguas' brother, whom Goyoaga knew.

However, the statement made to us about this matter by Amuategui the mechanic, never indicated that those keys had been in his power, and such information is of the utmost importance. Neither were the keys held by Blanc, although on one of Yanguas' trips to Bilbao, this aviator vouched for Lucio Arechavaleta.

It is noteworthy that on the same day 21, all of the 180,000 francs deposited at the Courtois Back in Toulouse by the Bayonne delegation, following the

instructions of the Euzkadi Treasury, were given to Yanguas. Once collected, around 2.30 p.m. that afternoon, he deposited then in an account under his name at another bank.

He insists that the landing in Zarautz was due to engine failure.

Councillor Espinosa, in his desire to appear before his Government, had insisted on making the trip, although the plane had already begun to be dismantled for repairs, which undoubtedly it required, but was ordered to abandon them and make the trip.

When they fell on the beach in Zarautz, the occupants of the plane naturally agreed to say in their defence during their interrogation, that they had gone over to the other side in view of the circumstances.

A statement made by Councillor Espinosa's brother, who was with him before being shot, said he heard his brother say that there had been treason, but that he could not specify whose.

A statement made by Captain Aguirre's brother-in-law, also made at this delegation's official location, in the presence of Aguirre's widow, his youngest girl and his mother, and Orueabala⁷⁵³, assured that the Military Commander of Zarautz had affirmed that Yanguas had been expected for a few days and that, for the purpose of landing, the huts and poles had been removed from the beach, and a service of light signals had been organized.

The matter of the keys is, as we have said before, of the greatest importance and, as Amuatégui the mechanic has flown with the President in his current trip to Valencia, it has been ordered that he may not be authorized to return to France until his statement has been taken, with the intervention of the

⁷⁵³ José Manuel Orueabala was commissioned to open an official location in Bayonne, acting as Government of Euzkadi liaison, in December 1936. This first office, located at 8 Avenue Marechal Foch, would later become the headquarters of Air Pyrénées in Bayonne. When the Bayonne office became a Basque Government delegation, it was moved to larger premises. In 1937, Javier Gortázar occupied the delegate position, being Orueabala named his undersecretary. The Bayonne delegation had a considerable role as a centre for assisting Basque exiles, operating uninterrupted, except for the years of the German invasion (1940-1944), until 1979. ARRIETA, Leyre (2011), *Fondo Gobierno de Euzkadi (1936-1979): Historia y contenido*, p. 20.

Spanish Consulate in Toulouse, where we have been. The information has been sent to the Minister of the Interior, who is personally taking care of the matter.

After he was exchanged, Yanguas did not even show the courtesy of calling this delegation by telephone when he was coming to Hendaya. But, realizing it, Oruezabala presented himself at the border to interview him.

Having done this at the Consulate, he was taken to the Hotel Bidasoan, where he remained at 1.15 a.m., prior agreement with the Consul to not move from there until Valencia had orders about it, but ignoring this injunction, he immediately took a taxi and went to Toulouse, from where we were given notice of it.

This is strange, because in our interview he claimed not to have more than 20 francs on, and that trip is very close to costing 1,000. Afterwards, he explained this away by saying that he had money hidden in the folds of his trousers.

It is noteworthy that being such a spirited aviator, Yanguas has not balked at a trip of over 750 km and over 12 hours in France.

He argues that he supposed, because he had been promised so, that the delivery of the jewels would save the lives of the other prisoners who, as we know, are still in prison, Mr. Espinosa and Mr. Aguirre having been shot on June 26.

He thinks that after cross-examining the prisoners that are going to be exchanged, the doubts about their forced landing in Zarautz will disappear, and perhaps it would be very convenient, and of course easier, to intensify the efforts to free the French passenger.

We can carry out the interview with the mechanic whenever we please, always taking the statements that he has made in Valencia into account, because of their importance.

Our impression is that Blanc is completely ignorant of these matters.

The attentions they received after the landing in Zarautz, were considerable, being served a good dinner and lodging them in good and individual rooms.

Some information, not yet confirmed, says that the one who opened the door of the plane in Zarautz was Commander Troncoso, and that this was one of the people in the car that went to Toulouse via Bayonne some time before dusk, on the way back to Irun.

The whereabouts of the two jewellery boxes are unknown.

Yanguas knew that one of them contained those of the Begoña Basilic, and it is also said that Captain Aguirre had been allowed to pardon his life if he signed a declaration stating that the landing was due to a breakdown, but this information has not been confirmed.

The presence of Goyoaga in this matter should be very strongly considered, since his habitual residence is not Zarautz.⁷⁵⁴

In one of Yanguas' statements he alleged that, if he had wanted to go over to the enemy side, he could have done it so in one of his previous trips, when he had transported four Russians (we assume that he refers to Koltsov and his companions), which he thought would have been more interesting and less risky, since the Russians did not know Spain and he could have landed wherever he wanted without them realizing. However, it is quite possible that Yanguas never considered betraying the Russians, as he was aware of what Koltsov was capable of, that is, that Koltsov had almost shot Guidez, and then continued flying himself, when he thought – because of the conversation they had on the night they shared a room- the Frenchman was going to land in Francoist territory. Also, Koltsov could have shown his cards to Yanguas in the same way he had done with Guidez, so Yanguas could very well have decided to not even consider betraying them. Any attempt against Koltsov by Yanguas could instead have very well taken the form of the sabotage and forced landing of the Potez 56.

⁷⁵⁴ This report, made by the Basque delegation in Bayonne, can be found reproduced by Iñaki Anasagasti in the following work: ANASAGASTI, Iñaki (1986), *El primer Gobierno Vasco, Vol. II. La gestión civil del primer Gobierno Vasco 1936-1937*, Eusko Jaurlaritz, Gasteiz, pp. 185-186.

In contrast, we do know that the Francoists approached Galy on several occasions to propose that he could land on the San Sebastian airfield during one of his trips to Bilbao under the pretext of a breakdown. They assured him that they would only take passengers and mail out of the plane, allowing him to continue on his flight. In return, they offered him 225,000 francs, one hundred thousand in hand and the rest after landing at the aerodrome. Therefore, we could assume that something similar may have been presented to Yanguas.⁷⁵⁵

Yanguas was later accused of misappropriation of funds, and his case investigated by the magistrates' court n. 9 of Barcelona in the first months of 1938.⁷⁵⁶

8.3.9 The fall of the peninsular north, the death of Guidez and the beginning of the end of Air Pyrénées

After Yanguas' betrayal and the loss of the Goéland, Air Pyrénées found itself with practically no planes in flying condition, as the F-AQAA received in July was on the ground with a broken engine. The Company decided to look for new ones to perform its services, i.e., flights to Laredo, Barcelona and Valencia, despite the fact that Bizkaia had already fallen.

In August, an agreement was reached with the English company R. Marantier & Stanynoug to acquire two Airspeed Envoy III for an amount of 12,400 pounds. The agreement contemplated the cession of a Spartan Cruiser 2 aircraft until the two Airspeeds were received, and a 6,500 pounds advance that would be deducted from the final payment. After the purchase of the two Airspeeds was cancelled, the Spartan would remain in the hands of Air Pyrénées. Additionally, a Farman F.431, registration F-ANVZ, was rented from Cornignon Molinier, from Paris, to carry out some flights to Laredo, at a rate of 30,000 francs per round trip.⁷⁵⁷ In the following months, another four new Airspeed planes became part of the Company's fleet, mostly paid for by the Government of Valencia.

⁷⁵⁵ KOLTISOV, Mijail (2009), *Diario de la Guerra Española*, pp. 483-484.

⁷⁵⁶ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Defense. General Information (General Secretariat). Folder 516, n. 03.

⁷⁵⁷ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Defense. General Information (General Secretariat). Case files, folder 592, n. 05.

On September 6, during the fascist offensive against Asturias,⁷⁵⁸ the Government of Valencia rented two Airspeed planes from Air Pyrénées for the transport of personnel, mail and material. In fact, two of the four Envoys – the F-AQCT and the F-AQCS- the Company was employing had actually been paid by the Government of Valencia after the fall of Bizkaia, although they were registered in Amestoy's name. At least one of the two pilots, Guidez, belonged to the Company, while the of other, Cornet, nothing is known except the fact that he was hired to make these flights. That same day, one of the F-AQAA engines (the other one was damaged) was transplanted to the F-AQCT, so that it could take off and perform the services that the Government of the Republic had hired the Company for. These would be the first tasks performed by the two devices that had been received only a few days before.

This is what the contracts, signed September 6 between the Company and the two pilots, said:

“The following contract is made between the Air Pyrénées Company and Mr. Lucien Cornet:

1) Mr. Cornet remains at the disposal of the Air Pyrénées Company to carry out flights as a pilot at the controls of all the aircrafts belonging to said Company, between the French aerodromes and Gijón, for a month.

2) The Air Pyrénées Company will pay Mr. Lucien Cornet a fixed monthly payment of 10,000 francs and a bonus of 10,000 francs per trip made. The fixed monthly payment will be reduced from the first trip made and will be paid only if no trip is made.

3) The Air Pyrénées Company undertakes to cover all insurance (risk of war, death, disability, etc.) in accordance with the policy contracted with the French company L. Independence.

⁷⁵⁸ After Bilbao and then Santander fell in September 1937, the Francoist forces concentrated their efforts in defeating the last Republican stronghold in the north of the peninsula, Asturias. Trapped between the sea and the mountains, the men who fought for the legitimate government would soon lost the fight.

*Signed in Paris in duplicate on September 6, one thousand nine hundred and thirty-seven by the Air Pyrénées Company and the interested party.*⁷⁵⁹

The day following the signature of the contract, September 7, Guidez was to make several flights from Biarritz to Gijón. At 4.50 p.m. he was taking off, loaded with mail, from the Parma Airfield in Biarritz at the controls of the Airspeed Envoy F-AQCS, towards the Carreño Aerodrome, in the vicinity of Gijón. After takeoff, the manoeuvre was for the plane to enter the sea until it was parallel with the territory in the hands of the Republic, and then turn towards it to try to avoid the patrols of fascist planes that operated from Santander. That time, unfortunately, and already in Republican zone, around Nueva, Guidez encountered three Messerschmitt BF-109 of the Condor Legion that were returning to Cue Aerodrome (Llanes) after travelling in a convoy.⁷⁶⁰ Confronted with three of the most powerful fighters of the moment, the passenger plane, unarmed, did not stand a chance, although Guidez managed to continue flying for 25 minutes performing dangerous evasive manoeuvres. In the end, it was shot⁷⁶¹ and went down in flames near Ribadesella, Guidez dying in the wreckage of the aircraft. He was shot down by Harro Harder,⁷⁶² leader of the First Squadron J-88, based in Cue, who had participated in the Gernika bombing,⁷⁶³ where he had machine-gunned civilians. He himself would be shot down in September 1940 by an English pilot during the Battle of England, his body washing down on the French coast near Dieppe.⁷⁶⁴

“I am very happy, and I would be even more so, if I could place in the device some machine guns, even if it was just two. It is terrible to have the heart of a lion and be forced to be a sheep. I've already told the Company: for a machine gun, I would give up half of my pay; for two, I would work for free. In response, they just laugh. Understand how stupid this situation is, they're

⁷⁵⁹ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat Office. Case files, folder 592, n. 05.

⁷⁶⁰ FRADE del, Hernán (2008). “El Derribo de Abel Guidez en septiembre de 1937”. *Bedoniana: anuario de San Antolín y Naves*, 10, pp. 120-127.

⁷⁶¹ JACKSON, Robert (2015), *Messerschmitt Bf 109 A–D series*, Osprey Publishing, Oxford.

⁷⁶² FORSYTH, Robert (2012), *Aces of the Legion Condor*, Osprey Publishing, Oxford.

⁷⁶³ For more information about the Gernika bombardment, see: IRUJO, Xabier (2015), *Gernika 1937: The Market Day Massacre*.

⁷⁶⁴ GONZÁLEZ, Javier (2006), *Aspectos militares de la Guerra Civil: La actuación en España de la Legión Cóndor*, Universidad de León, León, p. 183.

*going to hunt me, kill me, and I, who am bolder than they (the fascist aviators) will have to flee or fall down.” Abel Guidez on his work for Air Pyrénées.*⁷⁶⁵

The day after the accident, the Beechcraft B17 patrolled the area in search of the fallen plane and the body of the pilot. Part of the wreckage was recovered, mainly the tail area, and moved from the crash site in a car. Guidez' body was picked up by the Republican authorities and buried with honours in the cemetery of Ceares, Gijón. Air Pyrénées and Cornet continued the flight towards Gijón to finish his mission⁷⁶⁶.

The Company's bad luck did not end with the death of Guidez. During one of the bombings the aerodrome of Lleida suffered, at an unknown date, three of the Airspeed planes (including the two in Amestoy's name) were destroyed. An undated letter sent by the leader of the Third Air Region, Alfonso de los Reyes, to Auguste Amestoy said the following.

*“I regret to inform you that, as a result of the last bombardment we suffered, the three Airspeed aircrafts belonging to you, registered as F-AQCT, F-AQAB and F-AQAA, that were under repair at the Lérida aerodrome, have been destroyed.”*⁷⁶⁷

It seems that the F-AQAA could be repaired since, in August 1939, still in Amestoy's name, it was at the La Sénia aerodrome, in Oran, Algeria, waiting to receive spare parts, and continued there at least until June 1940, according to the last parking invoice received on July 10, days after the invasion of France by the German troops, when the aerodrome had already become a major military airfield for the French Air Force.

After the fall of the peninsular north, the Company performed services for the Basque Government, along with undertaking several flights to the area under the control of the Republic. As the line could not be exploited normally, Air Pyrénées development was far from normal, and its losses were so numerous that if they had been registered in the

⁷⁶⁵ KOLTSOV, Mijail (2009), *Diario de la Guerra Española*, p. 504.

⁷⁶⁶ You can find images of the remains of the plane together with the stone of Abel Guidez in appendix 10.4.

⁷⁶⁷ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat Office. Case files, folder 592, n. 05.

accounting books, the initial social capital of 100,000 francs would have been seen disappearing early on.

To try to solve these problems and to reduce the financial exposure of the Company members to possible setbacks, it was decided to change the nature of the company in November 1937, when it went from being a cooperative to a limited responsibility company, and its social capital reduced to 48,000 francs. A third partner was admitted, Mr. Turan, to whom Lecumberri and Amestoy ceded part of their shares (resulting in 16,000 francs per partner). In order to do so, the Bayonne delegation had to inject 41,667.05 francs in it, which shows us the real financial situation of the Company.⁷⁶⁸

The Company did not really have the necessary operating permit for the flights to Republican territory which, as I have mentioned before, brought on it the anger of the French Ministry of Air. Once the Ministry was appeased, they tried to obtain from them an authorization to fly provisionally and extraordinarily to the seat of the Republican Government in Valencia,⁷⁶⁹ but at end of November 1937, the Ministry ended up forbidding Air Pyrénées any flight to Spanish destinations until it was formally authorized to serve in that territory. As a result, the Company went into stasis, and all expenditures, including salaries, were eliminated to save money.

“We are very sorry for the fact, so much more because we are so satisfied with all our staff, who is completely addicted to the Company, and to whom once our line is restored, all positions will be reserved.”⁷⁷⁰

Since the Company's registered office was in Bayonne, and in order to avoid inconvenience to Lecumberry, it was decided that all costs (rent for the premises, telephone and cleaning) would be borne by the Company, i.e., by the Government of Euzkadi. Mr. Lecumberry would continue to be able to use the premises for his personal

⁷⁶⁸ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat. Folder 48, n. 6.

⁷⁶⁹ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Finances. General Secretariat. Secretariat. Case files, folder 592, n. 05.

⁷⁷⁰ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat. Secretariat. Correspondence, folder 578, n. 17.

affairs, his only assignment being to send the correspondence that arrived at the office to the Basque Government office in Paris.⁷⁷¹

As for the Company's aircrafts, with the exception of the two mono-engine Potez 58 and the Beechcraft BF-17, the Airspeed F-AQCR was the only two-engine plane the Company had at the beginning of 1938. After Air Pyrénées lost its license, the devices that had been destroyed were deregistered in February. Also then, Ildefonso de Irala wrote to the Spanish Technical Commission explaining that the Airspeed F-AQCR in Amestoy's name had to be registered under someone else's name to continue flying⁷⁷² and to avoid Amestoy future problems.⁷⁷³ In March it went on to belong to the Société Française des Transports Aériens (i.e., Government of Valencia), and in July it became part of the LAPE, being registered in Spain as EC-AGE.⁷⁷⁴ The old Spartan 2 had been discharged in December 1937 due to the enormous amount of problems it had, while the Airspeed F-AQAA, damaged at the Lleida airfield, was probably still being repaired.

8.3.10 The liquidation of the Air Pyrénées Company

On April 19, the of the Basque delegation in Paris asked Air Pyrénées to try to sell, as soon as possible, and in the best possible conditions, the Potez 58, the Beechcraft and the Spartan that had been purchased by Amestoy on behalf of the Finance Councillor, de la Torre. To comply with this, Lecumberry contacted George Lebeau, the Beech B17 pilot used by the Lehendakari and other members of the Euzkadi government, who had many contacts in the world of aviation, hoping to sell the devices.⁷⁷⁵

Despite the attempts, they failed to sell any of the planes. The Spartan 2 – which was never in Amestoy's name and about which we lack information about place of storage or flights made, if any, as there is no evidence registration in France- ended up being scrapped for parts because of the enormous amount of problems it suffered from made it

⁷⁷¹ *Ibiem.*

⁷⁷² Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat. Secretariat. Case files, folder 592, n. 05.

⁷⁷³ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat. Secretariat. Correspondence, folder 578, n. 17.

⁷⁷⁴ The tracking of the different records of the device has been made through the Airhistory online database "Golden years of aviation" at http://www.airhistory.org.uk/gyr/reg_EC-.html, (accessed April 12, 2018).

⁷⁷⁵ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat Office. Case files, folder 592, n. 05.

impossible to sell. The Beech B17 ended up in German hands and was destroyed at the end of the Second World War. The Potez 58 was used by La Porte in the training of new pilots for the Republican Government, the first batch of which left Barcelona on November 30, 1937. The expenses derived from it (instructor's salary, expenses for fuel, maintenance and spare parts paid from Villa Endara, i.e., the Government of Euzkadi.⁷⁷⁶ We have previously talked about what happened to the Airspeed F-AQAA.⁷⁷⁷

As regards to the Company's expenses, the vast majority of them were cancelled in May 1938, as indicated by the letter sent by Orueabala from the Company's office in Bayonne, to Eliodoro de la Torre:

"...and all Company expenses will disappear, although it will continue to exist until you determine otherwise.

Even the office premises could be abandoned, although if they were kept until October 1, for example (I do not think it is necessary), the expenses, including everything, would be around 1500 francs.

*Taxes would always need to be paid, as long as we do not dissolve or deregister the Company from said taxes, matter that is, as I have said before, under your purview..."*⁷⁷⁸

It seems that they had already abandoned the office in Paris, since a telegram dated January 17 sent to the Airspeed factory, reported it had been moved to the Basque Government delegation headquarters in Paris, 11 Av. Marceau.⁷⁷⁹

On December 30, 1938 Orueabala wrote again to de la Torre:

"Today I have been with the accountant expert (Rozello) who keeps the accounting books, changing impressions, of which you will find a summary

⁷⁷⁶ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat Office. Correspondence, folder 578, n. 17.

⁷⁷⁷ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat Office. Case files, folder 592, n. 05.

⁷⁷⁸ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. Accounting office. Accounts, folder 648, n. 09.

⁷⁷⁹ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat Office. Correspondence, folder 578, n. 17.

in the letter that has been sent to the Company's manager, as well as the state of the Company, which as of December 31, 1937 had an attached loss of 111,451.75 francs. that will be increased by the end of the current year with all the expenses incurred by then.

This result creates a completely irregular situation, having lost an amount of more than two times the initial capital and, for that reason, I allow myself to bring it before you, in case you consider it convenient to regularize the situation.

I do not know if the concessions enjoyed by Air Pyrénées are still in force or are at least susceptible of an easy renewal. Otherwise, at least at first sight, the dissolution of that entity seems convenient. In any case, it is necessary to make some kind of decision... ”⁷⁸⁰

Two weeks later, on January 12, 1939, de la Torre answered Oruezabala's letter:

“...In relation to this company, our main interest is maintaining the concession and, to that end, I will deal with Mr. Ildefonso de Irala, whose imminent visit has been announced, to find out if said concession is still in force and, if so, to regularize the Company's situation through an increase in capital, in order not to lose the rights to the line, which could be very interesting in the future... ”⁷⁸¹

On January 30, 1939, Benito de Onraiza Imaz was appointed Air-Pyrénées inspector-controller on behalf of the Government of Euzkadi, to inspect the Company's administrative progress.⁷⁸²

Air Pyrénées never resumed operations.

⁷⁸⁰ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat. Folder 48, n. 6.

⁷⁸¹ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat. Secretariat. Case files, folder 592, n. 03.

⁷⁸² Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat. Secretariat. Correspondence, folder 587, n. 07.

8.6 Table: Air Pyrénées French accounts (in francs)

BALANCE ON APRIL 31, 1937			
ASSETS		EQUITY AND LIABILITIES	
Fixed	34756,95	Debtors	287917,05
Operating material	12.956,95	Others	16250
Office supplies	3.106,25	Other debts	271667,05
Creation expenses	18693,75	Capital	100000
Available	4078,14		
Bayonne Case	120,95		
Toulouse Case	40,2		
Bank	3916,99		
Debtors	257241,7		
Result	91840,26		
TOTAL ASSETS	387917,05	TOTAL EQUITY AND LIABILITIES	387917,05
BALANCE ON DECEMBER 31, 1937			
ASSETS		EQUITY AND LIABILITIES	
Fixed	27939,95	Debtors	201101,85
Operating material	755,95	Other debts	197101,85
Office material	4928,45	Tax prevision	4000
Creation costs	22255,55	Capital	48000
Debtors	91311,9		
Clients	91311,9		
Available	18398,25		
Bayonne Case	24,2		
Toulouse Case	940,7		

Bank	17433,35		
Final	111451,75		
TOTAL ASSETS	249101,85	TOTAL EQUITY AND LIABILITIES	249101,85

I was able to reconstruct part of the French accounts through the documents found here: Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat. Case files, folder 592, n. 03.

8.4 The pilots and planes

8.4.1 The pilots

Léopold Galy:

Galy was born on March 12, 1908 in Aleu (Ariège, France). When he was 19, he moved to Paris and decided to become an airplane pilot. He entered the Naval Aviation School in Rochefort and, after graduation, served for two years in Syria. There, as a result of a failure in his Breguet XIV, he was forced to land in the middle of the desert, and had to survive three days without water or food.

Upon his return to France, he started in the world of air acrobatics but, was still a fighter pilot by age 29, although planning to leave the Army soon. However, he was called by the Ministry of Air and was told to undertake a secret mission in which he was to fly the next morning incognito, dressed as a civilian, to Bilbao, carrying a letter signed by the Lehendakari. He was to fly an unregistered English plane, but whose wing ends were painted with the Spanish Republic colours. He departed from Guyancourt, near Versailles and, after a brief stop at Mont-de-Marsan, he landed in a Bilbao field, where a large white sheet has been spread. Upon arrival, he met Lehendakari Aguirre, whom he described as "a simple and kind man", and with whom he immediately felt comfortable. The president told him that he would be entrusted with some of the treasures deposited at the Bank of Bilbao to prevent them from falling into the hands of the enemy. Two days later, Galy took off with four heavy suitcases bound for France.

His involvement with Republican Spain would continue when, a few days later, he was contacted again through the Spanish Embassy. He was told about the steps being taken to create a commercial line that would break the blockade, connecting the territory under the control of the Basque Government and France.

He would go on to become Air Pyrénées' first pilot,⁷⁸³ signing his first contract with the Company on January 31, 1937, at the Government of Euzkadi's offices in Av. George V. It was composed of three clauses. First, to provide all the professional services – regular passenger service or extraordinary trips- requested by the Air Pyrénées Company, for the monthly remuneration of 30,000 francs. Second, the contract would have a duration of three months, starting from its approval by the Government of Euzkadi, and would be understood to be renewed for one month each time if one of the contracting parties did not provide a fifteen-day notice saying otherwise. Third, as the contract was subject to the final approval of the Government of Euzkadi, it was agreed that, in those test flights and transfers through non-war zones or other flights that would need to be made before the first line flight to Bilbao, the pilot would receive for them 500 francs a day, counting from the first flight service.

After the Spanish Civil War, he returned to aerial acrobatics and test-flying, breaking the 900km/h barrier and the world speed record aboard a Dewoitine D-520. He conducted test flights and would continue to do so after the outbreak of World War II and under French German occupation, flights that he used to carry out missions for the resistance, photographing targets from the air. After the liberation of Toulouse on August 19, 1944, Galy and other pilots flying armed D-520 attacked the German columns in the vicinity. Later he would command one of the two squadrons in the *Groupe Doret*.

At the end of World War II, he started working for *the Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Est* (SNCASE, a French aeronautical constructor), for whom he flew different prototypes. On June 30, 1950, during the takeoff race of an SE2010 Armagnac, a badly closed shutter caused a wing to break after takeoff, making the plane crash and killing two members of the crew, while Galy was slightly injured.⁷⁸⁴ As test pilot of the SE210 Caravelle, the first French passenger jet, he was in charge of transporting the Soviet cosmonaut Yuri Gagarin and his delegation during his visit to the

⁷⁸³ DESTREM, Louis (November 1996), "Espagne", *La Dépêche du Midi, Supplément hors-série de La Dépêche du Midi*, p. 28-31. From: <http://www.cervantesvirtual.com/obra/espagne/>

⁷⁸⁴ Newsroom (March 14, 2001), "Léopold Galy, l'aviateur aux cent aventures: Disparition d'une grande figure de l'aéronautique", *La Dépêche du Midi*. Retrieved from: <https://www.ladepeche.fr/article/2001/03/14/286447-leopold-galy-l-aviateur-aux-cent-aventures.html>

Paris Air Show in June 1965. He died in Toulouse on February 17, 2001 at 93 years of age.⁷⁸⁵

José Yanguas Yáñez

José Yanguas Yáñez was born in Asturias. He was a veteran member of the *Aero Club de Bilbao*, owning a De Havilland tourist plane DH.80 Puss Moth. During the first days of the war he made some incursions on the Araba territory and was soon in the service of the Government of Euzkadi, transporting members of the government and other important personages (including Koltsov), enjoying the full confidence of the executive. The months before his betrayal he insisted on transporting the Lehendakari, which raised suspicions.⁷⁸⁶ After his betrayal, he was not tried, and by June 25 was already free, after having delivered the Begoña Basilica jewels. Questioned by the Government of Euzkadi, he remained in Toulouse for a few months until the French authorities forced him to move to another city. At the end of 1937 he went into exile in Mexico. Espinosa's wife said she never trusted him because he never looked into a person's eyes.⁷⁸⁷

Georges Lebeau

Maybe his best biography could be that given in this article, published after his death in April 1945, in *Euzko Deya* (a magazine published in America by Basque exiles), written in French:

In memory of Georges Lebeau

Brave pilot and great friend of Euzkadi.

The liberation of France led to curious discoveries. In Nanterre, for example, in the Museum of the Air Force School of Mechanics we found a mutilated plane, without wings or propeller, but with the Euzkadi shield painted on the cabin.

⁷⁸⁵ Newsroom (February 19, 2001), "Après une vie de courage... Léopold Galy est décédé", *La Dépêche du Midi*. Retrieved from: <https://www.ladepeche.fr/article/2001/02/19/216811-apres-une-vie-de-courage-leopold-galy-est-decede.html>

⁷⁸⁶ BARRUSO, Pedro (2016). "La guerra del comandante Troncoso Terrorismo y espionaje en Francia durante la Guerra Civil Española" pp. 96-99.

⁷⁸⁷ SEBASTIÁN GARCÍA, Lorenzo (2008), "Alfredo Espinosa Orive (1903-1937): Detención, procesamiento y ejecución de un consejero del Gobierno Vasco" p. 229.

Where did this strange device come from, abandoned by the Germans in their defeat?

It was the famous Lebeau plane, known as the Negus plane.

Georges Lebeau, French pilot awarded with the Military Medal for his exploits during the 1914 war, was at the service of the Government of Euzkadi since April 1937. In those days, the territory controlled by the Basque Government had no other means of communication with the exterior than the sea and air routes. Sometimes, Euzkadi ministers and officials needed to travel to Valencia or Barcelona, where the Government of the Spanish Republic resided. Lebeau provided these services, piloting a US aircraft that had belonged to the Abyssinian Negus, and it is not necessary to point out that these round trips over the area controlled by the Francoists were not exempt from serious dangers.

After the fall of Bilbao came the evacuation of Euzkadi: the Basque Government, its officials and a part of the population retreated to Santander, where the situation was increasingly compromised. Lebeau made frequent trips between Santander and Biarritz, to save as many people as possible, people whose lives would have been in danger had they been taken prisoners. The execution of Councillor Espinosa, the poet Lauaxeta and the religious Aristimuño, among many others, gave an account of the rigor that Franco reserved for the Basques who fell in his hands.

Lebeau made a heroic march on August 24, 1937, when Franco's supporters were closing on Santander and the fifth column was gaining strength. President Aguirre was still in this city with Councillors de la Torre and Monzón, arranging the evacuation, the last resort in an increasingly dangerous situation. The brave Lebeau was able to snatch from the Francoists that prey they thought was certain, flying the three travellers while the Francoists and the Germans bombed the terrain to prevent their departure. Half an hour later they arrived in Biarritz. Despite the increasing risk, Lebeau made another trip to Laredo, this time under fire from the enemy, managing to bring back several Basque personalities.

These examples of Lebeau's abnegation and his love for everything related to the Basques will not be the last.

In February 1939, the end of the Civil War was approaching and there was going to be a tremendous exodus to France from Catalonia. President Aguirre was also there, organizing the evacuation of the Basque people who had withdrawn to Catalonia after the loss of Euzkadi. The brave Lebeau, always devoted, was worrying about President Aguirre's fate, whom he was willing to save once more. But in Catalan territory there were no longer any airfields available for Lebeau to renew his Santander feat. It did not matter. Aboard a thirty-tonne ship, he left France in search of President Aguirre. The ship burned as a result of a sabotage organized by the Falangist espionage, and broke down in Sète, and Lebeau suffered burns on his hands and face. But his greatest suffering was that he could not arrive on time.

Fortunately, President Aguirre had crossed the border on foot, crossing the mountain near Perthus, in the company of Mr. Companys, the President of Catalonia. A few months later, the European war broke out.

Lebeau, after being mobilized, was sent to Morocco as head of American prototype test pilots. But he never stopped visiting his Basque friends, whenever the requirements of his service made him come to Paris.

As for the memorable plane, its owner, a French citizen (Amestoy), had to hide it at the time of the German invasion. But a report provoked the visit of the Germans, who seized the device and took it to Mont-de-Marsan. We had no news of it until its recent discovery at the Nanterre Museum.

And our good friend Lebeau?

Disgusted by the events, he flew from Toulouse on June 25, 1940 to Africa to continue the fight wherever possible. An accident, perhaps a sabotage, blocked the control levers for the landing and prevented him from manoeuvring despite his extraordinary experience.

*So died he who was a great friend of the Basques and that so much love, so much faith, so much courage, put at the service of Euzkadi.*⁷⁸⁸

The salary he received in exchange for his services was 15,000 francs until October 15, 1937. After the cessation of Air Pyrénées operations, when its income and administrative funding were reduced, it was decided, together with Lebeau, to reduce his salary to 12,000 francs monthly for his trips in France, and 3,500 francs for each trip he made to Barcelona.⁷⁸⁹

*“As I said before, Mr. Lebeau is completely grateful for our way of behaving towards him, remaining at our entire disposal for everything we may need, even help La Porte, if time permits, so that students finish their flights as soon as possible.”*⁷⁹⁰

La Porte

This pilot ended up working for the Company through Galy's brother-in-law, Lefèbvre, who acted as advisor to the Paris delegation. La Porte and Lefèbvre were great friends, and that was the reason why Irala hired him. Galy, for his part, would have preferred someone else for the position, a younger pilot called Matero, who had flown some Gourdou Leseurre GL.32 airplanes to Bilbao (it is believed that eight of these devices were part of the aerial arm of the Euzko Gudarostea, humorously called the “Circus Krone” because of the variety of its airplanes, old training planes and tourist planes, which could not face the powerful fascist aviation). He charged between 7,500 and 8,000 francs per month to perform mail flights between Toulouse and Biarritz.⁷⁹¹

Abel Guidez

Abel Eugène Guidez was born in Paris on February 1, 1908. In 1928 he decided to enlist in the French Armée de l'Air. Two years later he obtained his pilot's degree, reaching the

⁷⁸⁸ Newsroom (April 1945), “A la memoria de Georges Lebeau, valiente piloto y gran amigo de Euzkadi”, *Euzko Deya*, año x, n. 213, p. 9.

⁷⁸⁹ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat. Secretariat. Correspondence, folder 578, n. 17.

⁷⁹⁰ *Ibidem*.

⁷⁹¹ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat. Folder 48, n. 8.

rank of second lieutenant before moving to the reserve in July 1937. After the outbreak of the Spanish Civil War, Guidez was one of the first volunteers to fly for the loyalist forces,⁷⁹² joining the *España* Squadron created by André Malraux. Although at that time he was in active service, stationed at the Orly base, his service record does not include any reference to his presence in Spain. He also piloted flights for Republican members of government, personalities and journalists, such as Mikhail Koltsov. After the dissolution of the Squadron in February 1937, he returned to France, although he continued to work for the Republican government. Koltsov, who had tried to fly to Bilbao with Air Pyrénées on May 26, 1937 (after Galy's accident) would be the one to put Guidez in contact with the Company's managers, who needed sufficiently determined pilots to restart some of its interrupted services.⁷⁹³

During the Asturias offensive in September 1937, the Government of the Republic rented the services of Air Pyrénées. On September 7, Abel Guidez made several flights from Biarritz to Gijón. At 4.50 p.m., he took off from Parma Airfield in Biarritz at the controls of the Airspeed Envoy, registration F-AQCS, towards Carreño Aerodrome, in the vicinity of Gijón, loaded with mail. After takeoff, the plane entered the sea until it was parallel with the territory in the hands of the Republic, then turned towards it, to try to avoid the patrols of fascist planes that operated from Santander. Once in the Republican zone, at the height of Nueva, Guidez encountered three Messerschmitt BF-109 of the Condor Legion that were returning to Cue Aerodrome (Llanes) after travelling in a convoy. Confronted with three of the most powerful fighters of the moment, in a more than unequal duel, the passenger plane, unarmed, did not stand a chance, although it managed to continue flying for 25 minutes through performing dangerous evasive manoeuvres.⁷⁹⁴ In the end, it was shot and went down in flames near Ribadesella, Guidez dying in the wreckage of the aircraft, while the other man on board got out alive. He had been shot down by Harro Harder, leader of the First Squadron J-88, based in Cue.⁷⁹⁵

⁷⁹² Newsroom (September 2, 1937, 20:00 service), "Un hommage d'un chef de l'aviation du front du centre a la mémoire du pilote français Abel Guidez", *Agence Espagne*, p. 9.

⁷⁹³ FRADE del, Hernán (2008), "El Derribo de Abel Guidez en septiembre de 1937". pp. 120-127.

⁷⁹⁴ JACKSON, Robert (2015), *Messerschmitt Bf 109 A-D series*.

⁷⁹⁵ GONZÁLEZ, Javier (2006), *Aspectos militares de la Guerra Civil: La actuación en España de la Legión Cóndor*, p. 183.

Lucien Cornet

We have little information about this pilot, except that he was hired to make a series of trips to Gijón during the Asturias Offensive, charging 10,000 francs per round trip. They were flights operated by Air Pyrénées for the Government of the Republic. After the death of Guidez, Air Pyrénées and Cornet continued flying towards Gijón until the end of their mission. We do not know his trajectory from that moment.

The apprentice pilots.

There is almost no data about these pilots. In the end they never got to fly for Air Pyrénées, but maybe it was never intended that they did so, but rather they were probably destined to go on to fly for other lines controlled by the Republican Government, or for combat aircrafts. These new aviators were formed by La Porte, using the Potez 58. Among them were Ángel de Arambarri, who finished his first aeronautical brief at the end of 1937, and Segundo de Elósegui, who finished his training during January 1938 and was in a position to be appointed first-grade pilot by the end of that month.⁷⁹⁶

8.4.2 The Air Pyrénées fleet

Airspeed AS6J Envoy III

The Airspeed AS6J Envoy was a twin-engine passenger aircraft manufactured in Portsmouth, England, between 1934 and 1939. Designed by A. H. Tiltman, chief engineer of the firm Airspeed, it was built mainly in wood, with a retractable landing gear. The model was reasonably successful, and dozens were built. It was exported to several countries, and a device could be delivered in 7-8 weeks from the time the order was placed, at a rate of one per week for following planes. As orders increased, Airspeed was forced to expand its facilities and reduce delivery times. Three series were built, I, II and III, belonging all Air Pyrénées airplanes to the last one.⁷⁹⁷

Specifications:

Engines: Two radial engines Armstrong Siddeley Cheetah IX, 350-HP each.

⁷⁹⁶ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat. Secretariat. Case files, folder 592, n. 05.

⁷⁹⁷ Newsroom (November 25, 1937), “A Review of Fifteen Types with Seating Accommodation for More Than Five Passengers”, *Flight*, p. 506.

Length: 10.55 m.

Wings: 15.95 m.

Maximum weight: 2,994 kg.

Capacity: usually, 2 crew and 6 passengers (with a WC).

Maximum speed: 326km/h (203 mph).

Flying speed: 273km/h (170 mph).

Range: 998km (620 miles).⁷⁹⁸

Air Pyrénées came to have six of these devices, all of which, as well as the rest of the Company's aircrafts, were registered in Auguste Amestoy's name, in order to circumvent the strict "Non-Intervention" policy suffered by the Republican government.⁷⁹⁹ They were chosen to be part of the company's fleet due to their technical characteristics, as well as the short delivery time after ordering them – four weeks according to the factory's advertising,⁸⁰⁰ five weeks in reality. They could also, with minor modifications, be transformed into light-bombardment aircrafts. The price per device was 6,500 pounds sterling. Four of the six Airspeed were paid, at least in great part, by the Republican Government, and they generated an income of 500,000 francs. For their acquisition, co-workers Lefèbvre and Galy were used, as they were willing to fly to England to fetch the devices.

The following are the Airspeed AS.6J Envoy III models employed by Air Pyrénées:

-F-APPQ

Serial number: 69

Registration date: April 14, 1937

⁷⁹⁸ The technical specifications of the devices have been obtained from the different announcements published by the construction company in the magazine "Flight" and from the website of "Bae Systems": <https://www.baesystems.com/en/heritage/airspeed-as6-envoy>

⁷⁹⁹ You can find one of these ads along with a photograph of one of the Company's planes leaving the factory in appendix 10.4.

⁸⁰⁰ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat. Folder 48, n. 8.

History: The first Airspeed acquired by Air Pyrénées, paid for by the Government of Euzkadi. It made its first official trip on April 17 from Biarritz to Bilbao, piloted by Galy. It survived a bombing while it was parked in a hangar in the Sondika airfield on May 16, a Sunday, shortly before starting a flight back to French territory. Its May 26 flight, a regular one between France and Bilbao (the beach in Laredo), also undertaken by Galy, proved to be its last one. That day, it was attacked by a foreign aircraft at the service of the putschists. Galy had to struggle to stay in flight, but after losing one of the engines and the airplane being seriously damaged, he was forced to land. The pilot and one of the passengers were injured. In total, Galy had made 56 trips back and forth before then. The aircraft would be officially decommissioned in the Company's registration book in February 1938.

-F-AQAA

Serial number: 70

Registration date: July 8, 1937

History: The second Airspeed acquired by Air Pyrénées with Government of Euzkadi funds and registered in Amestoy's name. It ended up being the longest running. Abel Guidez, the Company's new pilot, made several flights with it to Laredo, Santander, Barcelona and Valencia. Like the other Airspeeds, it suffered refrigeration problems almost from the first moment, which made it break down several times. In July 1937, flying from Paris to Biarritz, because of the high temperatures recorded during those days, the engines were suffering from the heat, so Guidez decided to land in Cazaux before the damage became more serious. In spite of this action, a cylinder in one of the engines was damaged. Galy was then in England and was asked to bring a new cylinder, which was then quickly installed and the plane able to take off towards Toulouse. The problems from overheating were not, however, solved and before arriving to Toulouse Guidez has to land in a hurry in Auch, seeing that the engine temperature kept rising. In view of the situation, it was requested that the aircrafts be inspected by an engineer from the manufacturing house, Armstrong, who concluded that, while the engines were in perfect condition, it was necessary to install oil radiators to prevent them from overheating, so it was decided to immobilize the planes until they were installed.

In the meantime, the Republican Government rented two of the Company's planes, the F-AQCS and the F-AQCT, to perform flights to Gijón during the month of September 1937. The F-AQCT suffered the same failure shortly after taking off from Parma (Biarritz) and, as the need to use the airplane was urgent - bear in mind that Asturias was under full Francoist offensive-, it was decided to just install one of the F-AQAA's engines. At the end of the month its own engine would have been put back in place, and after installing the new oil radiator, the airplane would have been able to pass testing by Bureau Veritas, being piloted by Galy, although this information could not be checked. What we do know is that, after receiving its engine back, the plane flew to Lleida's aerodrome, where it suffered, along with the two other Company's Airspeeds (F-AQCT and F-AQAB), one of the many bombings of the facilities, at a date we do not know precisely. At first, the airplanes were thought to be lost, but the F-AQAA was seen again, most likely repaired using parts from the other two Airspeeds, in August 1939, still in Amestoy's name, at La Sénia Aerodrome in Oran, Algeria, waiting to receive spare parts. There it remained until at least June 1940, according to a last parking invoice received on July 10, where we lose track of it. Days after the invasion of France by the German troops, La Sénia would become one of the French Air Force's main airports.

-F-AQAB

Serial number: 71

Registration date: September 17, 1937.

History: The first Airspeed paid with Republican Government money, despite being registered in Amestoy's name. It left Portsmouth on August 3, 1937 under a temporary registration, but had to land in Dieppe, after crossing the English Channel with a single engine. When it received an engine from a F-AQCR, it became permanently registered on September 17.

It was one of the three Airspeeds destroyed during one of the bombings suffered at Lleida Aerodrome, as recorded by an undated letter sent by the head of the Third Air Region, Alfonso de los Reyes, to Auguste Amestoy, official owner of the aircraft. It is believed that its parts were used to rebuild the F-AQAA.

-F-AQCR

Serial number: 72

Registration date: August 10, 1937

History: It was the second Airspeed paid with Republican Government money, also registered in Amestoy's name. On its first trip, piloted by Guidez, and with Basterrechea and Albizu on board, they are forced to land in Tours due to the failure of one of the engines. The engines were removed, the one that was in good condition was sent to Dieppe to be mounted in the F-AQAB so it was possible to register it, while the damaged engine was packed, awaiting permission to send it to England for repair.

On February 21, 1938, it was the only Airspeed Air Pyrénées had that was in flying condition, but that same day the French Ministry of Air prohibited the Company from flying to Spain until it was authorized to operate another line. In view of this situation, they decided to transfer the plane to someone else to be able to fly it, so in March it was registered as belonging to the Société Française de Transports Aériens (i.e., the Republican Government) and, that same July, as part of the LAPE, registered in Spain as EC-AGE.

-F-AQCS

Serial number: 73

Registration date: September 4 1937

History: The third of the four Airspeeds paid for with Republican Government money. Suffering from the same problems the rest of the Envoy-S fleet was suffering, it was decided to equip it with oil radiators from the beginning. On September 2, it arrived at the Bourget Aerodrome and, after being registered, made its first trip to Asturias on September 5. Two days later it was shot down by a German Messerschmitt Bf 109,⁸⁰¹

⁸⁰¹ JACKSON, Robert (2015), *Messerschmitt Bf 109 A–D series*.

piloted by the Condor Legion pilot Harro Harder,⁸⁰² over Ribadesella. The pilot, Abel Guidez, died in the crash.⁸⁰³

-F-AQCT

Serial number: 74

Registration date: September 6 1937

History: It was the fourth and last Airspeed paid with Republican Government money. It arrived at Bourget Aerodrome on September 4, already equipped with oil radiators, joining the F-AQCS there. It was rented by the Republican Government to fly to Gijón immediately after being registered on September 6. The pilot, Cornet, found out that one of the engines was failing so, after landing, and to avoid greater delays, it is equipped with one of the F-AQAA's engines. After Guidez was shot down, Cornet would continue flying that September between Gijón and Valencia. During the bombardment of Lleida Aerodrome, it was seriously damaged, together with the F-AQCT, F-AQAB and F-AQAA, and it would not fly again.

Beech B17R Staggerwing

The Beech B17 was the first aircraft designed by the Beech Aircraft Company of Wichita, Kansas. It was designed at the height of the Great Depression (1933) as an executive plane, and was very successful: 781 apparatuses were built, in eight series, until 1949, when production ended. It was a fast plane, with a considerably low landing speed, which made it suitable for landing on short runways.⁸⁰⁴

-F-APFD

Serial number: 66

Date of registration: November 4, 1936

⁸⁰² FORSYTH, Robert (2012), *Aces of the Legion Condor*.

⁸⁰³ GONZÁLEZ, Javier (2006), *Aspectos militares de la Guerra Civil: La actuación en España de la Legión Cóndor*, p. 183.

⁸⁰⁴ MURPHY, Daryl. (2008), *The planes of Wichita: the people and the aircraft of the Air Capital*, iUniverse, Indiana, pp. 57-61.

History: It was a model B17R that was acquired by the Government of Euzkadi for the transport of both Lehendakari Aguirre and other government members, and not for regular Air Pyrénées flights, but it was made nonetheless part of its fleet to avoid its being seized by the Committee of Non-Intervention.

The *Negus*, as it came to be known, was acquired by the pilot René Drouillet, aeronautical adviser to the Negus, or Emperor, of Abyssinia (today Ethiopia), in February 1936 at the Beech factory in the United States, with the intention of flying it to Ethiopia and use it there. For this, on January 8 1936, Drouillet had embarked from The Hague to New York, where he arrived on January 16. On February 10, the company delivered the B17R n/s 66, registration NC-15811. Drouillet had declared that the plane would be flown to Ethiopia but used by him, to provide services, especially for the news agencies, during the armed conflict there. The United States Government had undertaken to comply with the embargo on the sale of sensitive materials to Ethiopia, so Drouillet had to sign a non-export commitment to that country to be able to validate the purchase. The Beech left from the Port of New York to France on February 15.

After its arrival on February 22, the plan was put in flying condition and, without having permission to do so, taken for a flight on the 25. Although it was a short flight of no more than one hour, Drouillet was fined for it, according to the air navigation regulation of May 31, 1934, that ordered that "aircrafts of foreign nationality cannot fly over French territory unless they are granted the right to do so through a diplomatic agreement, or if they have received special temporary authorization for that purpose". On February 28, Drouillet obtained one such special authorization, allowing him to fly the device on French territory until May 15.

However, the French authorities, suspecting that the plane was going to be illegally exported to Ethiopia, decided in early April to seal the aircraft. Drouillet got then a special permit to be able to keep it longer, arguing that the plane had not been prepared for storage. In one of these "maintenance" sessions, Drouillet and his mechanic Loulon, filled the fuel tanks and started the engine under the pretext of rolling it down the track to test the brakes and the operation of the device. Before the astonished glance of the inspectors, the *Negus* took flight. Two days later it was officially reported to the French Embassy in Rome that René Drouillet, after a motor failure on Sardinia, had been forced to land in Rome-Centocelle. As he did not have the necessary authorizations to fly over Italian

territory, the plane was immobilized and Drouillet put on probation. Some journalists were surprised by the delay between the incident and the date the authorities informed about it, so a rumour started to circulate about Drouillet working for the Italian secret services with the mission of eliminating the Abyssinian Negus. His lawyer got him permission to return to France, where he left for on May 9.

Upon his arrival in Toulouse, several friends were awaiting him, including George Lebeau, as well as the press and the police. The plane was sealed and Drouillet taken before the prosecutor, accused of violating the air navigation legislation and of having embezzled a confiscated object. In the end, he was released on bail after paying two fines, totalling 300 francs, and the device returned to him. A little later the device was as F-APFD, on behalf of the Peñarroya Mining Company, probably on November 1, also probably with the aim of facilitating it making trips to Spain. Drouillet made several trips to Spain, from where he extracted many French citizens. Once, apparently, he was almost shot by the militia because of a misunderstanding, but was saved thanks to the intervention of Abel Guidez and André Malraux. After abandoning the trips to Spain, he re-registered the device, this time in his name, decorating it with graphics that recalled his latest adventures.

By summer 1937, Drouillet needed to leave for Canada, so he decided to get rid of the plane and sold it to Air Pyrénées. As part of the Company's fleet, it was first put in Fernand Lefèbvre's name, and then in Amestoy's, like the rest of the Company's airplanes. The remains of a crashed Beech B17 – serial number 23, registration G-ADDH- were acquired to keep the aircraft always operational. Lebeau would be in charge of piloting it, transporting the Lehendakari and his Councillors, eventually evacuating him and two of them from Santander on August 24.⁸⁰⁵ After Guidez was shot down on September 7, Lebeau flew it to search for him and his plane. Afterwards, it remained landed in Briscous. In November 1942, the Germans were tipped off about it and forced Amestoy to hand it over so they could exhibit it at the Luftwaffe Beutepark No. 5 in

⁸⁰⁵ Newsroom (April 1945), "A la memoria de Georges Lebeau, valiente piloto y gran amigo de Euzkadi", p. 9.

Nanterre, without its wings and in disrepair⁸⁰⁶. After the liberation, the plane was discarded, as were the vast majority of airplanes on display there.⁸⁰⁷

Caudron Goélandd

The Caudron Goéland was designed by the Caudron Renault Company during the first half of the 1930s. It made its first flight in 1934. Built in wood and metal, it had a retractable landing gear. It could carry six passengers and their luggage and was equipped with a bathroom. Around 1,700 were manufactured.

Specifications:

Engines: two inline-six-cylinder piston engines, Renault 6Q-00 of 220 HP (C.441) and Renault 6Q-02 of 240 HP (C448), which increased its maximum takeoff weight to 3,700 kg.

Length: 13.68 m

Wingspan: 17.59 m

Maximum weight: 3500 kg (C441), 3700 kg (C448)

Capacity: normally 2 crew members and 6 travellers (with toilet)

Maximum speed: 300 km/h (186 mph)

Cruising speed: 261 km/h (162 mph)

Range: 1000 km (621 miles)⁸⁰⁸

Air Pyrénées had two Goéland in its fleet, a C441 and a C448, although only one of them actually flew, and then not on a regular basis. The few bibliographic sources that refer, albeit briefly, to Air Pyrénées sometimes include another Caudron Goéland as part of the Company's fleet, serial number 6905.1, registration F-ANKV, but this aircraft does not appear in any of the remaining Company's documents, so it probably never formed part

⁸⁰⁶ You can find pictures of the moment when it is being retired by German soldiers in appendix 10.4.

⁸⁰⁷ BARRIÈRE, Michel (2012), "L'avion du Négus, que le Négus n'utilisa jamais", Crezan Aviation, http://www.crezan.net/pag_aby/abyssinia_avi_b17r.html

⁸⁰⁸ Most of the information comes from: CORTET, Pierre and ESPÉRON, Robert (2000), *Le Caudron Goéland*, LELA Presse.

of it. If it did, it could have served in the Civil War, considering the date in which it was destroyed (March 1937).⁸⁰⁹

-F-ANKX

Serial number: 6906.2

Date of registration: July 25, 1935

History: Acquired by Colonel Ortiz, who was responsible for equipment purchase for the Government of Valencia, he himself ceded it to Air Pyrénées. At that time, the plane was at the manufacturer's house, where some work for the set-up of the landing gear needed to be done. In order not to waste time, it was decided to register the device, like the rest of the company's airplanes, in Amestoy's name. In spite of it, the plane never made flights for Air Pyrénées, as the Minister of Air, Indalecio Prieto, who needed to sign the cession of the device, decided that the plane would be of greater use to the Government of Valencia. Even in June 1937, after the loss of the first Envoy and in the absence of planes to continue performing its services, when the Company again insisted that the Goéland be ceded, albeit temporarily, to the Company, it would never fly for the it in spite of assurances to the contrary.⁸¹⁰ At the end of the war the Goéland would fly for the LAPE and, afterwards, fall in the hands of the Francoist Government, who will grant it the military registration 31-41 but, because of its poor condition, would use it for spare parts.⁸¹¹

-F-AOMX

Serial number: 7272.11

Registration date: October 23, 1936

History: The original owner of this airplane, Roger Brill, negotiated at the same time with Air Pyrénées and the Government of Euzkadi to sell it, trying to obtain a bigger price, but it was the second who finally acquired it, and the pilot Yanguas who flew it, as he worked

⁸⁰⁹ Among the Works that mistakenly take the F-ANKV as part of Air Pyrénées fleet are: CORTET, Pierre and ESPÉRON, Robert (2000), *Le Caudron Goéland*, p. 170.

⁸¹⁰ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of the Presidency. General Secretariat (Bilbao, Barcelona, Paris). Secretariat. Folder 48, n. 6.

⁸¹¹ CORTET, Pierre and ESPÉRON, Robert (2000), *Le Caudron Goéland*, p. 170.

for them. It was dedicated to the transport of members of the Basque Government, as well as sensitive material. According to the records, it was in the name of the Société Française de Transports Aériens (i.e., Government of Valencia), but as it was not carrying out routes that could be attributed to the Société and the Non-Intervention policy was continuing to toughen, the French Ministry of Air requested Air Pyrénées to register it as its mail plane. This Goéland did fly for the Company because of its need for airplanes, but never regularly. The Government of Euzkadi, who had placed absolute confidence in the pilot Yanguas was, in the end, betrayed them. After taking off from Toulouse on June 21, carrying Counsellor Alfredo Espinosa, and Captain José Aguirre, Captain of the Artillery Corps of the Euzkadi Army, while still flying over territory in Francoists hands, Yanguas claimed an engine failure and landed in Zarautz, where the beach was suspiciously clear for landing, all awnings and cabins having been removed. Commander Julián Troncoso, a Francoist with a close relationship with the French fascists who was in charge of the Irún. While Yanguas was freed within hours of the arrest, Espinosa and Aguirre were shot on June 26.⁸¹²

The airplane became part of the Nationalist Army, military registration 31-2. It would be used as a liaison aircraft under the orders of Commander Joaquín García Morato. On April 30, 1939, during a landing manoeuvre in Recajo (Agoncillo Aerodrome), the plane left the runway and ended up in the River Ebro. The aircraft was destroyed and both pilots were slightly injured.⁸¹³

Farman F.432

The Farman F.432 was a variant of the F.430 that could house a pilot and five passengers. It was not a successful airplane. It made its first flight in 1934, powered by two Renault 6Q-06 six-cylinder reverse engines, 180 HP each.⁸¹⁴ Air Pyrénées rented one of these devices for a series of flights, but finally returned it to its owner.

-F-ANVZ

Serial number: 7472.3

⁸¹² *Ibidem*, pp. 170-171.

⁸¹³ CORTET, Pierre and ESPÉRON, Robert (2000), *Le Caudron Goéland*, pp. 170-171.

⁸¹⁴ VVAA (1982-1985), *The Illustrated Encyclopedia of Aircraft*, Orbis, London, p. 1759.

Date of registration: July 17, 1936

History: It belonged to Corniglion Molinier of Paris and was rented temporarily by Air Pyrénées to make some flights to Laredo in exchange for 30,000 francs per round trip.

Potez 56

Designed by Louis Coroller as an executive and passenger transport plane, it flew for the first time on June 18, 1934, and was in production until June 1940. Seventy-two Potez 56 were built. Built mainly of wood, sharing some sections with the Potez 53, it had retractable landing gear, a cabin for two crew members and six passengers. It was equipped with two 190-HP Potez 9AB engines. Air Pyrénées had one in its fleet.⁸¹⁵

-F-APDV

Serial number: 4230

Registration date: November 3, 1936

History: Although it was paid for by the Government of Euzkadi, it was in the name of pilot Pierre Séguy, until it passed to be in Amestoy's in May 1937 to avoid problems with the Committee of Non-Intervention. At first, it was used as a spare plane by Yanguas, but after the loss of the first Envoy, it began to be used for regular Air Pyrénées flights to Laredo. This would not last long, as on June 11 that same year, after taking off from the beach in Laredo, it lost power and ended up falling into the sea. It could be re-floated and moved to Santander to be repaired, but was still unfortunately in the city when it fell, so it went on to Nationalist hands, being registered as EC-PDV.

Potez 58

The Potez 58 was the last development of the series of superior wing Potez monoplanes that had been initiated with the Potez 36 model. It flew for the first time in September of 1934 and, like its predecessors, it could accommodate a pilot and two passengers. It was equipped with a Potez radial engine with 140 HP.⁸¹⁶ Air Pyrénées had only one Potez 58.

⁸¹⁵ STROUD, John (1966), *European Transport Aircraft since 1910*, Putnam, London, p. 181-2.

⁸¹⁶ Newsroom (January 14, 1934), "Airings from the four winds", *Flight*, p. 60.

-F-AOQM

Serial number: 4140

Date of registration: June 4, 1936

History: Being a single-engine plane, the administrators of the Company, as well as the Basque Government, thought it would be very risky to fly with it over the war zone or cross the Pyrenees, so it was used to transport mail inside France. It seems it previously was Galy's personal plane and was bought from him in April 1937. It was insured until October 21 of that same year. After the cessation of operations, the Company attempted to dispose of it following the Government of Euzkadi guidelines.

Spartan Cruiser 2

This wooden-body trimotor was originally built in 1931 as a mail plane, in collaboration with Saro and Percival, and known as the A-24 Mailplane. After its failure, Spartan Aircraft became interested in transforming it into a passenger plane, of which they sold 17 units. It was equipped with three Havilland Gipsy Major engines, 130 HP. It had capacity for two crew members and six passengers.⁸¹⁷ Air Pyrénées rented it first and then bought one. It is the only Company plane that was not registered in Amestoy's name.

-F-AOQM

Serial number: 02

Date of registration: December 1, 1932

History: It was sold in 1933 to Iraq, registered as YI-AAA. In February of 1934 it returned to the United Kingdom, where it was restored and was flying until 1937. In August 1937, an agreement was reached with the English company R. Marantier & Stanynoug to sell two Airspeed Envoy III to Air Pyrénées for the amount of 12,400 pounds. While the transaction was taking place, the Marantier & Stanynoug gave them a Spartan Cruiser 2 three-engine plane, and the Company advanced 6,500 pounds, which would be deducted from the final payment. In the end, the Airspeeds were not acquired, so the Spartan became the property of the Company. At a meeting held on April 19 at the Basque

⁸¹⁷ For more information and technical specifications, see: Newsroom (July 22, 1932), "The Spartan Cruiser", *Flight*, p. 689.

delegation in Paris, the Councillors Aldasoro, Leizaola and de la Torre, decided to inform Air Pyrénées of the convenience of selling, as soon as possible and in the best terms, three aircrafts: the Potez 58, the Beechcraft and the Spartan. In the end, the Spartan 2 ended up being scrapped because of the multiple faults it presented and the impossibility of selling it.

DC1, the stranger in the documents

As an anecdote, among the Company's accounting sheets that have been preserved, there is an expense of 50,000 francs as bail for a Douglas airplane that was not registered in Amestoy's name or ever flew for it,⁸¹⁸ which was surely a Douglas DC1 prototype, the only DC1 ever built. This plane, forefather of the successful DC2 and DC3, served as a promotional aircraft for the American company TWA. It was sold Later to the Viscount Forbes, and registered as G-AFIF in the United Kingdom on June 25, 1938. A few months later, it was acquired by the Société Française des Transports Aériens (i.e., Government of the Republic), from which it was transferred to the LAPE in November 1938 and registered in Spain as EC-AGN. After the end of the Civil War it was returned to the Francoist authorities by the French Government, operating for a short period in the Spanish Air Force before becoming part of the Spanish Air Traffic fleet, registered as EC-AAE, until it suffered an accident on October 4, 1940, when it was discharged.⁸¹⁹

⁸¹⁸ Basque Historical Archive. Basque Government Historical Archive collection. Department of Finances. General Secretariat. Secretariat. Case files, folder 592, n. 03.

⁸¹⁹ MORTERA, Artemio (2010), "Douglas DC-2 (& DC1) en España (I)", *Revista española de historia militar*, N. 123, pp. 65-76

9 ONDORIOAK

Tesi honetan zehar 1929ko krisiaren ondorio izan zen langabeziaren hazkundeari aurre egin eta ekonomia aktibatzen Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako probintzietan abian jarritako politika publikoak aztertu dira. Helburu horrekin, II. Errepublikaren eta Euzkadiko Gobernuaren garaian garaturiko obra publiko, komunikabide eta kolokazio bulegoetan zentratu da ikerketa. Aldundietako eta Euzkadiko agiritegi historikoetan oinarriturik, lehen mailako iturrien analisiaren bitartez, bertan lan krisiari aurre egin eta okupaziorik gabe aurkitzen zirenei kolokazio bat eskaintzeko aztertu eta abian ipini ziren saiakera desberdinen gaineko ikerketa bat burutu da.

Nazioartean lan krisiari aurre egiteko politikak eta beren oihartzuna Espainian, Araban, Bizkaian eta Gipuzkoan

1929ko Crack-ak, langabezia tasa mundu industrializatuan ordu arte inoiz ezagutu ez zen maila batera igotzea ekarri zuen, testuinguru honetan enplegu gabe aurkitzen zirenen zenbatekoa, populazio aktiboaren %10etik gorakoa izatera pasa zen garatutzat kontsideratzen ziren herrialde gehienetan. Ordu arte, epe eta intentsitate txikiko krisi eta hondamenak ematen zirenean, egoerari aurre egiteko erabilitako neurriak, lekuan lekuko obra publikoak eta benefizentzia tradizionala besteak beste, motz geratu ziren. Langabezia egiturazko bilakatu zen momentutik aurrera konponbide tradizionalek egoera leheneratzeko balio ez zutela ikusirik, ahots desberdinek hartu beharreko neurriek ekonomia eta enplegu politiken gaineko planteamendu berriak eskatzen zituztela adierazi zuten.

Testuinguru honetan, hainbat gobernu, nazioarteko erakunde eta ekonomialari lan krisiari aurre egiteko aukera eta bide desberdinak garatzen hasi ziren; Roosevelt Presidentearen New Deal Programa, Nazioarteko Lanaren Elkartearen gomendioak edo Keynes ekonomialariaren ikuspegia besteak beste. II. Errepublikako agintarien artean proposamen hauek interes nabari bat sortu bazuten ere hauek abian jartzeko orduan; baliabide faltak, egonkortasun politiko ezak, eredu ekonomikoaren gaineko ikuspegi kontrajarriak, aurrekontu desorekari garaian zitzaion beldurrak eta sektore publikoaren pisu txikiak bidea oztopatu zuten.

XIX. mendearen azken herenean oraindik, nolabaiteko garapen teknologikoa zuten herrialdeetako gastu publikoa, Barne Produktu Gordinaren %10ean kokatzen zen batz bestez. Dena den I. Mundu Gerra ondorengo munduan, herrialde hauek gastua bikoiztu

zuten bitartean, Errepublikaren bezperan Espainiar Estatuako gastu publikoak BPGaren %10etik berakoa izaten jarraitzen zuen.

Estatu Batuetako gobernuak abian jarritako New Deal-aren bitartez herri lan programa izugarri bat jarri zuen abian 1933tik aurrera. Herri lanek gehien benefiziatuko zituzten sektoreen artean, eraikuntzarena eta industria astunarena aurkitzen ziren, beste askoren giltzarri zirenak. Roosevelt Presidenteak, Gobernu egonkor bat izateaz gain, programa hau merkatu zein herritarrei saltzen jakin zuen, aldeko iritzi publiko sendo bat eraikiz. Politika hauekin batera 1933tik aurrera abian ipini zen enplegu sistema nazionalak langileen mugikortasuna sustatu eta lekuan lekuko desorekak leuntzen lagundu zuen. Langabetuen kolokazioa bilatzeaz gain, langabezia tasa, ekonomia eta ekoizpen sektoreen inguruko aldiriko datuak batzen zituzten enplegu bulego sare nazional bat sortu zen .

Nazioarteko Lanaren Erakundeak, bere Bulego Nagusiaren bitartez, langabezia ekiditeko pautak eta gomendioak argitaratzeari ekin zion 1930. hamarkadako krisiaren testuinguruan. Bertan, herri lan programa planifikatuekin batera, egoera kontrolatu eta politika hauen eragina benetan nabari zedin langabezia eta eskariaren inguruko aldizkako indizeak garatzearen garrantzia azpimarratzen zuten. Era honetan aginte organo desberdinen arteko komunikazio eza eta egoera are gehiago larritu zezaketen liskarrak ekidin nahi zituzten. Zentzu honetan, guzti hau koordinatu eta egoera are gehiago larritu zezakeen koordinazio eza ekiditeko, enplegua sustatu eta langabezia indizeak batu zein aztertuko zituzten kolokazio bulegoak sortzea proposatu zuten. Barometro ekonomiko honen bitartez, neurrien eragina handitzeko helburuarekin.

Espainiar Estatuaren kasuan, Bigarren Errepublikako Lehen Biurtekoan zehar, Gobernu Zentralak, enplegu bulego sare publiko eta koordinazio zentro nagusi bat sortzeko erabakia hartu zuen. Populazio nukleo nagusi eta hirietako bulegoak probintziako kolokazio bulegoaren menpe geratzen ziren teorian, eta hauek aldi berean Madrilgo bulego nagusiaren menpe. Langabetu zerrendak eta hauen kolokazioa errazteaz gain, langabeziaren eta jarduera ekonomikoaren inguruko estatistikak batu eta garatu behar zituzten. Era horretan, krisiak eragin gehiago izan zuen inguruak ezagutu, langabetuen mugikortasuna erraztu eta eman zitezkeen diru laguntzen bidezko banaketa burutzeko helburuarekin. Krisiaren gaineko ikuspegi moderno bat erakusten zuen erabaki multzo honek ordea, ez zuen behar bezala garatzeko aukerarik izan. Bigarren Biurteko agintarien logikaren baitan, gastua kontrolatzeko helburuarekin, aurrerapauso hauek eten bat bizi

izan bai zuten. II. Errepublikako ezegonkortasun sozial eta politikoak proiektu hau eten zuen.

Lehen Biurtekoaren garaian ere agintean aurkitzen ziren alderdien eta hauek osatzen zituzten kideen arteko tirabirek, programa hauen martxan jartze eta efizientzian era negatiboan eragin zuten. Aipatzekoa da zentzu honetan, Lan eta Aurreikuspen Ministro eta Nazioarteko Lanaren Elkarteko ordezkaria zen Largo Caballero, UGT eta PSOeko kideak, Azañaren eta Estatu Batuetako gobernuak krisiari aurre egiteko garaturiko neurriak konparatu zituela. New Deal-ak, Espainiar Gobernuak bultzaturiko politikek bezala, izaera burgesa zutela adierazi zuen. Bere aburuz neurri hauek, sistema kapitalista egonkortzeko helburua baino ez zutelarik. Ahots kritiko hauei, udal, aldundi eta ministerioetan lan egiten zuten arkitekto eta ingeniari askoren kontrako iritzia gehitu zitzairen. Aurreko erregimenaren korporatibismo eta kazikismoaren baitan gobernuaren herri lan politikan interferitzera oso ohituta zeuden. Ondorioz, zenbaitetan herri lan programak, eta langabetuak obra publiko desberdinetan integratzeko emaniko pausoak oztopatzen saiatu ziren. Guzti honi gobernuaren eta erregimen berriaren ahuldadea gehitu zitzaion; hasiera batean hartu ziren erabaki asko murrizturik edo ezerezean geratu ziren eman zitezkeen arazo eta liskar politiko zein merkatuen konfiantzaren galera ekiditeko helburuarekin.

Estatu Batuen kasuan, aurkariak egon baziren ere, politika hauek aurrera eramanez ahal izateko beharrezko kohesioa lortu zen, gobernu, enpresari eta bestelako agente ekonomikoen artean. Espainiar kasuan elkarlan hau zailagoa izan zen eta proiektu asko, enpresarien edo lekuan lekuko botereen interesen aurka zihoazelako bertan behera geratu ziren. Dena den erabaki hauek ez zuten krispazio politikoa leuntzeko balio izan, eta Lehen Biurteko gobernuen oinarri sozialetako bat ziren jornalari eta langile klaseko kide askok agintariei beren babesa kitzatzea ekarri zuen.

Nazioarteko lanaren Elkarreak, estatu etako ekonomia martxan jartzea helburu zuten herri lan programen garapenean, gobernu lokalak inplikatzeko beharrezkoa zela adierazten zuen. Parte hartze hau bultzatzeko, lekuan lekuko aginte organo zein enpresa pribatuei langabezia gutxitzen lagundu zezaketen lanak aurrera eramateko diru laguntzak eta mailegu merkeak eskaintzea gomendatzen zuen, etxeak eraiki edo berritzeko laguntzak barne. Aztertzen ditugun hiru probintzien kasuan, Gobernu Zentralaren esku baino gehiago, politika hauek kontzertu ekonomikoaren erremientaz baliatu ziren Aldundien

esku geratu ziren, hala nola ekimen pribatua sustatzeko zerga salbuespenak edo udalerriei obra desberdinak eta bestelako zerbitzuak garatzeko emaniko diru laguntzak. Bestetik, Gobernu Zentralak lan krisiari aurre egiteko baliabide puntualak eskaini bazizkien ere, hauek orokorrean oso mugatuak izan ziren. Zentzu honetan, jasoriko laguntzarik nabarmenena Bizkaiako Aldundiari probintziak bizi zuen lan krisiari aurre egiteko eman, eta itzuli beharreko, 10 miloi pezetako aurrerakinarena izan zen. Ohikoa izan zen, beste garai batzuetan bezala, Diputazioek, Estatuaren eskumena ziren eremutan aurrera eraman beharreko lanak bultzatzeko Gobernu Zentralari dirua aurreratzea. Era horretan langabetuen kolokazioan eragin zezaketen proiektu desberdinak lehen bai lehen hasteko helburuarekin.

Keynes-en hitzak errepikatuz, herri lan politiken efikazia, banku zentralaren eta agintariak jarraituriko politika ekonomikoaren menpe zegoen. Espainiar kasuan Lehen Biurteko agintariak, lan krisiari aurre egiteko zorpetzera jotzeko prest agertu baziren ere, erreforma fiskalaz ere baliatu ziren. 1932an Jaume Carner Ministoraren erreformaren bitartez presio fiskalak zerbait egin zuen gorantz. Era honetan Keynes-ek krisiari aurre egiteko pautak jarraitzen ez zituztela ikusi zen. Ekonomialari britainiarraren arabera gainbehera ekonomiko baten aurreran, errekupeazioa ahalbidetzeko presio fiskala mantendu edo murriztearen aldeko politikak eraman behar bai ziren aurrera. Argi ikus daiteke baita ere, Lehen Biurteko gobernuak zorpetzeari edo aurrekontuaren gaineko gehiegizko desorekari zion beldurra. John Maynard Keynes, 1930ean Espainian hitzaldi bat ematen egona bazen ere, bere dotrina ekonomikoa ez zen oraindik horren ezaguna. Zentzu honetan Ogasun Ministroaren politika ez zen Europako beste estatu batzuetako bere homologoek aurrera eraman zutenetik larregi desberdindu. Bestetik, politika hauen martxan jartzeak eskatzen zuen Ogasun (Jaume Carner), Herri Lan (Indalecio Prieto) eta Lan eta Aurreikuspen (Largo Caballero) Ministerioen arteko elkar ulertzea ez zen behar bezalakoa izan. Elkarlan ohitura faltari, ministroen arteko etsaitasunak batu zitzaizkien gainera zenbaitetan.

Koordinazio falta, errepublika aldarrikatu zenean boterera iritsi ziren politikariak, egoerari aurre egiteko zuten prestaketa eza eta segurtasun gabeziarekin loturik zegoen. Ondorioz borondatea izan bazuten ere, aplikaturiko neurriak hein handi batean zirkunstantzien menpe egon ziren, eta ez zuten orokorrean egoerari aurre egin ahal izateko balio izan. Nazioarteko lanaren Elkarrekin, bere Bulego Nagusiaren bitartez eginiko argitalpenak ezagutzen eta irakurtzen zituztela baldin badakigu ere, boterera iritsi

zirenerako krisia leherturik, eta honek ogasunean izan zezakeen eragina mugatzeko hainbat neurri harturik zeuden jada. Aurreko erregimenak zorraren hazkundera eteten saiatzeko herri lanak bertan behera lagatzea erabaki zuenez, langabeziaren arazoa are gehiago gaiztotu zen. Gainera egoerari aurre egiteko politikarik garatu ez zenez, erregimen berriko agintariak ez zuten langabezia gutxitzen saiatzeko oinarririk edo martxan zeuden erremientarik aurkitu, eta hauek garatu eta martxan jartzear zeudenean, Lehen Biurteko Gobernuaren erorketa eman zen.

Bigarren Biurteko Agintariak aurrekontu oreka beste behar eta politika guztien gaintik kokatu izanak, aurreko agintariak abian jarritako politika antiziklikoen jarraikortasunak izan zezakeen eragina ezeztatu zuen. Lan krisiari aurre egiteko planak eten ez bai zituzten ere, hein handi batean, eman zitezkeen arazo sozialak ekiditeko, hauetara zuzenduriko baliabideak murriztu edo ezabatu zituzten. Horren adibide garbia dugu Kolokazio Bulegoen martxan jartzeari eskainiriko atentzio eta baliabideen urritasuna. Fronte Popularra agintera iritsi zenean, Bigarren Biurtekoan zehar galduriko denbora berreskuratzeko pausoak ematen hasi baziren ere, ez zuten beren programa garatzeko denborarik izan. Zentzu honetan, Errepublikaren urteetan gauzaturiko enplegu eta politika antiziklikoen esparruko saiakerarik nabarientako bat Kolokazio Bulegoen sorrerarena izan zen.

Kolokazio Bulegoen inguruko Legea eta martxan jartzeko ahalegina, saiakera izugarri bat izan bazen ere, egonkortasun politiko ezak eta bigarren biurteko agintarien interes faltak krisia era moderno batean tratatzeko aukera zapuztu zuen. Bulego sistemak, lekuan lekuko estatistikak eta egoeraren inguruko mapak garatzeaz gain herri lan planak eta baliabideak egoeraren arabera banatzeko aukera emango luke, bai Estatu, probintzia zein udalerrri mailan. Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako Aldundiek behin eta berriz udalei langabetu erregistroak martxan jartzeko eskatu bazieten ere, asko izan ziren abian jarri ez zituzten herriak. Dena den, Aldundiek zeregin hauetara zuzenduriko baliabide urrien eraginez, hauek interpretatu eta garatzeko baliabiderik ere ez zela egon aipatu beharra dugu, Bilboko Udalaren Kolokazio Bulegoa salbuespen bat izan zen zentzu honetan.

Hala ere, II. Errepublikako urteetan lan krisiari aurre egiteko harturiko erabakiak, ez ziren inguruko beste hainbat herrialdek garaturiko politiketatik horrenbeste urrundu. Are gehiago Frantzia edo Erresuma Batuak harturiko neurrien aurrean, Lehen Biurteko eta Fronte Popularrak harturiko bidea baino esku-hartzaileagoa izan zela esan daiteke.

Salbuespenak egon baziren ere, Estatu Batuak kasu, aginte organoen aldeko kontrol eta eskuhartze handiago baten aldeko apustua ez zen 1930. hamarkadaren bigarren erdian aurrera egin eta batez ere II. Mundu Gerra ondorengo mundua iritsi arte hedatu.

Keynes-ek 1936an argitaratu zuen "The General Theory of Employment, Interest and Money" liburua, inflexio puntu bat izan zen Europako herrialdeetako politika ekonomikoarentzat. Keynesianismoak ekonomiaren gaineko estatuaren esku hartze handiago baten alde egiten zuen. Era horretan ekimen pribatuak sortzen zituen gabezia eta desorekei aurre egiteko tresna bezala. Aipatu dugun bezala Fronte Popularraren ikuspegi ekonomikoa lerro honetatik zihoan. Zentzu honetan Bizkaia eta Batez ere Gipuzkoako Aldundiak epe luzeko herri lan programak garatzen eta behingoz 1931ko Azaroaren 27ko Legea jarraituz, kolokazio bulego publiko eta modernoak sortzeari ekin zioten. Politika hauek aplikatzen hasi orduko, 1936ko Gerra lehertu zen ordea.

Estatuaren Politiken eragina, Araba, Bizkaia eta Gipuzkoan

II. Errepublikak krisiari aurre egiteko abian jarritako politikek eragin zuzena izan zuten aztertzen ditugun hiru probintzietan, hein handi batean, aipatu dugun bezala, Aldundietako gobernua aukeratzeko erabiltzen zen sistemaren eraginez. Gobernu Zentrala aldatzen zenean honek Aldundietako agintariak aukeratzen bai zituen, lekuan lekuko alderdi politikoen arteko indar banaketari erreparatu gabe, beren alderdiko ordezkariak ezarriz. Dena den Kontzertu Ekonomikoaren eraginez euskal probintziek politika propioak garatzeko beste diputazioek baino baliabide gehiago zituzten. Ondorioz lan krisiari aurre egiteko proiektu eta politika propioak garatzeko aukera izan zuten, lurraldearen izaera eta beharrak kontuak izanik prestatu zitezkeenak, Estatuaren lekua beteaz zenbaitetan. Era honetan udalek ere baliabide gehiago izateko aukera izan zuten; Gobernu Probintzialak, udalerrri bakoitzaren beharrak eta langabezia tasa kontuan izanik bere baliabideak era proportzionalean banatzen saiatu ziren. Obra probintzialak aurrera eramanez, edo udaletxeek gauzatu beharreko lanak diruz lagunduz, zentzu honetan lanen erdia baino gehiago ordaintzea ohikoa izan zen. Nahiz eta Bilboko Auzi Esparruan salbu Diputazioek ez zuten probintziako langabezia tasen inguruko aldiroko informazio zuzenik izan. Datu osatugabe hauek ondorio negatiboak izan zituzten, jada Kontzertu ekonomikoa zuten probintzietan bestelako diru laguntzak emateari ezkorra zen Gobernu Zentralari, lan krisiari aurre egiteko plan estataletako baliabideak eskatzeko orduan,

langabezia tasek errealitatean baino zifra txikiagoa erakusten bai zuten. Arazoak egon baziren ere, lan krisiari aurre egiteko

Arazoak egon baziren ere, lan krisiari aurre egiteko obra publiko desberdinak garatzeko Estatuaren inplikazioa lortu zuten Aldundiek, bai obra probintzialak aurrera eramateko diru laguntzen, zein bere kompetentzia ziren azpiegitura (portuak adibidez) eta zerbitzuetan lanak burutzeko konpromisoen bitartez.

Kolokazio Bulego Zentralak, lan krisiari aurre egiteko gomendio desberdinak eskaintzeaz gain Kolokazio Bulego Probintzialak, 1931ko Azaroaren 27 Legea jarraituz, abian jartzeko eskatu zuen hainbat alditan. Lehen Biurteko Gestorek hauek martxan jartzeko denborarik izan ez zutela dirudien bitartean, Bigarren Biurtekoek zerbitzu hau garatzeko funts probintzialak erabiltzearen aurka azaldu ziren. Bizkaiako Gestorak ez zuen inola ere Aldundiaren Gastuek gorantz egiterik nahi, Gipuzkoakoak Bizkaitar Aldundia zuen eredutzat, eta Arabarrek Kupoan jasotzen ez zen gastu horri beren baliabideekin aurre egitera beharturik ez zeudela adierazi zioten Madrili. Errealitatean Bulego hauen sorrera eta mantenu gastuak ez ziren horrenbestekoak (100.000 pezetatik beherakoak izango zirela estimatu dezakegu), baina Bigarren Biurteko gestoreek nahiago izan zuten hau ez betetzea, nahiz eta arazoak saihesteko, Kolokazio Bulego bezala batailatu eta eskumen zein baliabide murrizkak izan zituzten kabineteak garatu zituzten. Frente Popularreko Gestorak Bulegoak garatzeko interesa erakutsi eta pausoak ematen hasi baziren ere, ez zuten hauek 1936ko uztailaren 18aren aurretik martxan jartzea lortu.

Gobernu Zentralak, 1931an Errepublika aldarrikatu eta berehala, langabetuen kolokazioa sustatzeko garaturiko lehen politikak, landa munduko jornalarietan pentsatzen garatu ziren. 1930. hamarkadan espainiar ekonomiak landa munduan erroturik jarraitzen zuen, horregatik ez da harritzeko Errepublikako Behin Behineko Gobernuak lan krisiari aurre egiteko lehen erabakiak nekazal langileen egoera arintzera zuzendurik egotea.

Bizkaia, Gipuzkoa eta Arabako probintzietan lan krisiari aurre egitea helburu zuten obrak garatzearen ardura Aldundien eta udalerrien esku geratu zen bereziki, langabetuei beste prestazio batzuk eskaintzearekin batera. Zentzu honetan Estatuaren kompetentzia ziren alorretan Gobernu Zentralak lanak aurrera eramatea lortze aldera Bizkaian erroturik zegoen Indalecio Prieto Herri Lan Ministro izendatu izanak eragina izan zuen. Izan ere Bizkaia eta Gipuzkoak bizi zuten langabezia industrialaren lehen pertsonan ezagutzen bai zuten. Testuinguru honetan kokatu dezakegu baita ere, Bizkaiak 1932an lortu zuen lan

krisiari aurre egiteko obrak sustatzeko hamar miloi pezetako aurrerakina. Laguntza hauek lortzeko orduan pisu nabaria izan zuen seguruenik Gestorako kideen eta Herri Lan Ministroaren arteko sintoniak, izan ere Bizkaia eta Gipuzkoako Aldundietan Rufino Laiseka eta Juan de los Toyos, Prietoren aldeko Sozialistak aurkitzen bai ziren.

Arabako kasuan, Aldundiak ez zuen bere aldetik Lehen Biurtekoan zehar lan krisiari aurre egiteko esfortzu handiegirik egin. Bigarren Biurtekoan zehar, herri lanetara zuzenduriko zenbatekoa, eta Gobernu Zentralari eginiko diru laguntza eskaerak nabarmenki hazi ziren. Aipatu dugun bezala, Bigarren Biurtekoan, Estatuan zein azterturiko beste bi probintzietan, garaiko agintariak zorpetzea ekiditeko zuten nahia lan krisiari aurre egiteko neurrien gaineratik gailendu zen. Zentzu honetan Estatutuko salbuespen bakarretakoa izan zen Araba, non obra publikoetara zuzenduriko baliabideak izugarri hasi ziren, gastu hau langabetuen kolokaziorako ez soilik, ustelkeria eta jauntxokeria sustatzeko erabili izanaren zantzuak badaude ere.

Araba, Bizkaia eta Gipuzkoan lan krisiari aurre egiteko harturiko neurriak eta beren eraginkortasuna

Hiru probintzia hauek aztertzen ditugunean, Bizkaiko egoera, Gipuzkoak eta batez ere Arabak jasan zutena baino nabarmenki larriagoa izan zela kontuan izan behar dugu. Gipuzkoaren kasuan, bertan kokatzen zen industriak bere izaeragatik hobeto erantzun zuen krisiaren aurrean, eta Araba hein handi batean nekazal probintzia bat izatean, krisiak batez ere izaera landatarra izan zuen bertan.

Bizkaia eta Gipuzkoako Aldundietako Lehen Biurteko Gestorek, agintera iritsi eta berehala lan krisiari aurre egiteko neurriak aztertu eta egoerari aurre egiteko herri lan desberdinak onartzeari ekin zioten. Bestetik 1931ko azaroaren 27ko, Langileen Kolokazioaren inguruko Legea jarraituz kolokazio bulego probintzialak osatzeko pausoak eman baziren ere, hauek ez ziren kabinete hauen funtzionamendu efikaza bermatzeko adinakoak izan. Zentzu honetan Bilboko Udalak martxan ipinitako Langabetu Poltsa eta ondorengo Kolokazio Bulegoa izan zen salbuespen bakarra. Dena den, Diputazioek, ez zuten krisiari eta enplegu faltari aurre egiteko obra publikoak sustatu eta zorpetzera jotzeko arazorik izan. Aurrera eramaniko bestelako politiken artean, era esperimentalean 1932ko urria eta Abendua bitartean langabetuei zuzenduriko subsidio sistema aipatu behar dugu.

Arabaren kasuan, krisia batez ere landa munduko gorabeherekin loturik egon zen, Amurrio eta Hiriburun, industria kokatzen zen guneetan lantegi desberdinetako enplegatuak lanik gabe edo lanaldi murriztuan aurkitzen baziren ere. Testuinguru honetan probintziako langabetuen arreta, hein handi batean, Gasteizko Udalaren esku geratu zela esan dezakegu. Izan ere hiriko, zein bertara baldintza hobetoen bila mugitu ziren langabetuei nolabaiteko babesa eskaintzeko neurriak hartu behar izan zituzten.

Bigarren Biurtekoan zehar, Bizkaiko kasuan inbertsio publikoek nabarmenki egin zuten beherantz, jada onarturik zeuden hainbat lanen garapena eteteraino. Gestore berriek beren interesekin bat egiten zuten herri lan programak garatzeko prest zeudela adierazi bazuten ere, hauek aurrera eraman ahal izateko baldintzen artean Estatuak lanak diruz laguntzeko beharra jaso zuten, era horretan proiektu hauek garatzea ezinezkoa egin zelarik.

Kolokazio Bulegoari dagokionean, aipatu dugun bezala honek ekar zitzakeen gastuak saihesteko helbururekin ez zituzten 1931ko Azaroaren 27 Legeak eskatzen zituen pausoak eman. Bestelako arazoek ginetik, aurrekontuen estabilitatea bermatzea eta gehiegizko zorpetzea ekiditea aurkitzen bai ziren Agintari berrientzat. Era honetan 1935ean Bizkaiak herri lanetara zuzenduriko zenbatekoa 1930ean buruturiko inbertsioaren azpitik kokatu zen. Gipuzkoan aldiz Diputazioaren egoera finantzario hobea izatean, Bigarren Biurteko Gestoreek aurreko biurtekoan zehar abian jarritako politika antiziklikoekin jarraitzeko erabakia hartu zuten. Beraiek onartu bezala liskar sozialak, grebak eta eman zitezkeen arazoak ekiditeko helbururekin nagusiki. Araban aldiz herri lan proiektuek nabarmenki egin zuten gorantz urte hauetan zehar, zeinen artean Araba bezalako probintzia batentzat neurritz kanpokoak zen Lezako Sendategiaren lanak nabarmendu ziren.

Errepublikako urteetan, obra publikoetara zuzenduriko partidek gorabehera handiak jasan zituzten; Lehen eta Bigarren Biurtekoa konparatzen baditugu desberdintasun hauek nabariak dira, Arabako probintziaren kasua salbuespen bat bada ere. Hauen artean beren izaera eta eskatzen zuten kualifikazio baxuko langile kantitate handiagatik errepideen eraikuntza eta konponketa nabarmendu ziren. Bestetik, Lehen Biurtekoan, zein hilabete gutxi batzuk baino iraun ez zuten Frente Popularreko Gestoren aldi batez ere, herritarren bizi kalitatea eta probintziak eskaintzen zituen zerbitzu publikoak hobetzea helburu zuten obra desberdinak planifikatu ziren, hala nola: ospitaleak, auzo zein ofizio eskolak, langileentzako etxebizitza duinak edo kalitatezko ur hornidura lanak.

Herri lan hauek finantzatzeko bide desberdinak aztertu eta jarraitu zituzten hiru lurraldeek: Bizkaiako kasuan zorpetzearen eta erreforma fiskalen bideak aukeratu ziren, Gipuzkoan erreforma fiskala eta gainbehera nabaririk bizi izan ez zuen zerga bilketa, eta Arabaren kasuan zorpetzera jotzea erabaki zen. Guztiek, aurrekontu oreka buruan zutela jokatu zutela izan zuten amankomunean, biurtekoaren arabera zorrotzasun gehiago edo gutxiagorekin izan bazen ere. Dena den urte hauetan zehar hiru lurraldeetan zorpetzeak gorantz egin zuen, aipatu berri ditugun politiken eta hauek finantzatzeko erabili ziren ez ohiko aurrekontuen ondorioz. Bizkaiaren kasuan, beste bi probintziak baino era sakonagoan jasan zuen krisia, honi jada Errepublika aldarrikatu aurretik arazoak zituen Ogasun Probintzialaren egoera batu zitzaion. Orokorrean, lan krisiari aurre egiteko garaturiko zerbitzu eta obra publikoek ez zuten langabezia tasan era nabarmenean eragin. Hala ere egia da norbanako eta familia askoren biziraupena ahalbidetzeko tresna izan zirela, ekonomia aktibatu eta monetaren zirkulazioan eragin ez bazuten ere.

Kontzertu Ekonomikoaren ondorioz, euskal probintziak Estatuko beste lurralde batzuk baino baliabide gehiago zituztenez, lan krisiari aurre egiteko tresnak garatzeko aukera gehiago izan zituzten. Honek inguruko probintzietako langabetuengan dei efektua izango zuenaren beldur, lurraldean eroldaturik aurkitzen ez ziren norbanakoak zerbitzu hauetatik kanpo lagatzen saiatu ziren, era horretan jada hainbat urte bertan bizitzen zeramatenek lehentasuna ematez. Hala ere, 1931ko Azaroaren 27ko Legearen arabera ezin zitekeen langabetu zerrendetan izen ematea debekatu, Bilboko Udalaren Kolokazio Bulegoaren kasuan ikusi dugun bezala. Bestelako zerbitzu eta prestazioak, janari, diru laguntza eta jaioterrira bueltatzeko bidaia gastuak besteak beste, eskaintzeko orduan lekuan lekuko agintariak adosturiko kriterioak aplikatzea onartu bazen ere. Jaioterrira itzultzeko laguntzek, langile hauei aukera berri bat emateaz gain, lurraldeko langabetu tasa gutxitzea izan zuten helburu, arazoa kitatu edo leuntzeko formula bat izan ziren zentzu honetan.

Diputazioetako gestorek jarraituriko bidea, Frantziak edo Erresuma Batuak aplikaturiko politikak baino esku-hartzaileagoa izan zen, berritzailea edo iraultzailea izan zenik esan ezin badaiteke ere. Dena den eskura zituzten baliabideekin, eta sektore publikoaren tamaina txikia kontuan izanik, Lehen Biurtekoan zehar aurrera eramaniko pausoak eta harturiko neurriak, ekonomiaren gaineko kontrol zorrotzago eta zerbitzuko publikoak ugaritzearen ildotik zihoazela esan behar dugu, ikuspegi aurrerakoi bat zena, batez ere garaian aurrekontu desorekari zitzaion beldurra kontuan izanik. Ezegonkortasun

politikoak eta gobernu aldaketak ekarri zuen etendurak, neurri hauek emaitzarik izan zezaketen ikusteko aukera zapuztu zuen.

Bilboko Udalaren Kolokazio Bulegoaren kasua

Bizkaiko langabetu gehienak Bilbo Handiak kontzentratzen ziren, ondorioz Hiriburuko Udalaren esku geratu zen hauei lagundu ahal izateko zerbitzuen martxan jartzea eta kudeaketa. Bizkaiaren kasuan probintziako kolokazio bulego nagusia eta 1931ko Azaroaren 27ko Legea kontuan izanik funtzionatu zuen bakarra, Bilboko udalak abian jarritakoa izan zen. Bulego honek, Bilboko barruti judizialean aurkitzen ziren nukleo guztiak barneratzen zituen. 1931ko martxoan abian ipini zen lan poltsa, hasiera batean hiriburura mugatu bazen ere.

Udal agintarien aburuz, hiriburuan zein probintzian aurrera eraman zitezkeen herri lanak ez ziren krisiari aurre egiteko aski izango. Arazoari bere osotasunean erantzun bat emateko, administrazio lokal, probintzial eta estatu mailako organismoak barneratu beharra zegoen. Era horretan lantegien lan kargan eragina izango zuten herri lanak bultzatu nahi izan zituzten. Bestetik langabetuen kolokazioaz gain, egoera honetan aurkitzen ziren herritarren bizi baldintzak hobetzeko neurriak aurrera eraman zituzten, janari beroa edo bestetarako gastuetarako diru laguntzak. Laguntza hauek, bertan hainbat urte erroldaturik zeramaten herritarrentzat baino ez ziren, era horretan neurriek izan zezaketen dei efektua ekiditeko.

Hiriburuko Lan Poltsa, Bilboko barruti judizialeko kolokazio bulego izatera pasa zen 1934ko martxoan. Udal poltsan lanean zebiltzan aldi baterako bost langileen esku jarraitu zuen kabinete berriaren kudeaketak. Bigarren Biurteko Aldundiko agintariek Kolokazio Bulego probintziala garatzeko interesik erakutsi ez zuten, Bilboko Bulegoak probintziakoaren papera bete zuen askotan, Bizkaia osoko datuak ez batzean, estatikek lurraldean aurkitzen ziren langabetuen zifra ezkututzen zuten. Komisio Gestorak bi pertsonen osaturiko kabinete bat eratu zuen, Kolokazio Bulego Probintziala balitz bezala saltzen saiatu zena, 1931ko Legeak eta 1932 Araudiak esandakoa betetzen ez bazuen ere: Komisio Ikuskatzailerik ez zuelako eta probintziako udalek prestatu beharreko langabezia erregistroak jaso eta kudeatzeaz arduratzen ez zelako. errealitatean, Langileen Erretiroa eta Diputazioaren herri lanetan jarduteko prestatuturiko langabetu zerrenda kudeatzeaz baino ez zen arduratzen. Gerra hasi zenean Bilboko Kolokazio Bulegoa egoera berrira

moldatu behar izan zen. Batez ere frontea gerturatu ahala, milizia eta Gudarostearen agerpenarekin langile eta langabetu asko hauetan integratu zirenean.

Euzkadiko Gobernuaren herri lan, kolokazio eta komunikabide politika

1936ko Gerraren testuinguruan eratu zen Euzkadiko Gobernuak, enplegu, azpiegitura eta garraio bideen inguruko politika, ekonomiaren gaineko erabakien batera, egoera berrira moldatu behar izan zuen. Langabetuen kolokazioa eta industria mobilizatuetan zein bestelako eraikuntzetan jardungo zuten beharginak aukeratzeko Euzkadiko Kolokazio Bulego Zentrala eratu zuen 1936ko amaieran. Bizkaian babesari bilatu zuten euskal probintzietako biztanleei, edozein herriko langabetu erregistroan alta emateko aukera ematen zien.

Udalerrri, defentsa eta industria mobilizatuaren sekzioko lanpostu berrientzat, hainbat betebeharrak planteatu ziren, hala nola herrietako erregistroetan edo Kolokazio Bulegoan altan egotea. Era honetan eta erregimen legitimoaren aldeko zentral sindikalekin batera langabetuei kolokazioa bat eskaintzeaz gain, gerraren testuinguruan garatu beharreko obra eta industria lanetan jardun behar zutenen kontrol zorrotz bat ezarri nahi zen. Euzkadiko Gobernuak, 1936ko urriaren amaierarako prest zuen jada premiazko herri lan zerrenda bat. Obra publiko hauetako gehienek; herritarren babesari zein merkantzia, biztanle eta tropen mugimendua erraztea zuten helburu. Honekin batera, langabezia gutxitzen saiatzeko eta eman zitezkeen arazo sozialak ekiditeko ere erabili ziren, gerrak are gehiago gaiztotu zuen langabeziaren arazoaren aurrean.

Euzkadiko Gobernuak, lurraldeko industria gerra ekonomia batera zuzentzen saiatu bazen ere, ez zuen hau lortzerik izan. Hein handi batean bere planak, blokeoak, lehengaien eskasiak, enpresarien zati batek etsaiarekiko zuen sinpatiak eta gertakarien garapen azkarrak zapuztu zituen. Dena den harturiko neurriek ekonomiaren erabateko paralizazioa ekidin eta langile ugari soldata bat izatea ahalbidetu zuten, isolaturik eta blokeo egoeran aurkitzen zen lurralde batean.

Air Pyrénées konpainia, No Intervención delakoaren eta Euzkadik bizi zuen blokeo egoeraren ondorio izan zen. Euzkadiko Gobernuak, bere kontrolpean aurkitzen zen lurraldeko ekonomiaren gelditzea saihestu, bere politika garatu eta zerbitzu desberdinak eskaintzeko, baliabide finantzarioak behar zituen. Zentzu honetan administrazioaren gastuei aurre egiteko zerga berezi bat abian jartzeaz gain, Euzkadiz kanpoko banketxe eta

enpresekin harreman komertzialak izateko beharrezkoa zen hauekin harreman zuzen eta azkarrak izatea.

Euzkadiz kanpoko hiri desberdinekin aire bidezko konexio erregularrak izatea funtsezkoa zen, lurraldeko ekonomiak funtzionatzen jarrai zezan. Premiazkoa zen Bilbo, Errepublikako hiriburua, Bartzelona eta Frantziarekin aire bitartez lotzea. Euzkadiko enpresek mugez bestalde aurkitzen ziren beste batzuekin izan zitzaketen harremanak honen menpe aurkitzen ziren. Izan ere korreo zuzenik ez izatean, Euzkadiko lurretan aurkitzen ziren enpresen efektu komertzialak deskontatzeari uko egin bai zioten.

1936ko urriaren 21ean, Euzkadiko Gobernuak, korrespondentzia, merkantzia eta bidaiaren garraiorako, Bilbo eta Frantzia lotuko zituen aire bidezko zerbitzu erregular bat martxan jartzea erabaki zuen. Baina Ez Esku Hartzearen eta Europak bizi zuen giro politiko eta sozial gaiztotuaren testuinguruan, aire linearen martxan jartzea ez zen erraza izan. Air Pyrénées-ek bizitako arazoak, Europako demokraziek, faxismoaren aurrean erakutsi zuten ahuldadearen adibide izan ziren. Ez parte hartzearen aldeko komitearen izaera begibakarra erakustearekin batera; hegazkinen erosketaren inguruan izandako arazoek, edo konpainia martxan jarri ahal izateko izen-mailegatzailleak erabili beharrak adierazi zuen bezala. Azkenean 1937ko apirilean hasi zen era erregularrean hegan egiten konpainia, Bilbo, Pirinioen beste aldearekin lotuaz. Eraso, sabotaje eta traizioak jasanda ere zerbitzuak martxan jarraitu zuen, baita Euzkadiko Gobernuak Bizkaiatik irten behar izan ondoren ere. 1937ko azaroaren bukaeran Frantziako gobernuak, Alemania eta italiaren, zein bere barne gatazken beldur konpainiari hegan egiten jarraitzeko baimena kentzea erabaki zuen arte. Hilabete gutxi batzuk baino funtzionatu ez bazuen ere, korreo zerbitzua, harreman komertzialak eta herritar ugariren joan etorria ahalbidetu zuen. Honetaz gain Euzkadiko ordezkariak ere erabili izan zuten, Bilboko ospitaleak premiazkoak ziren sendagai eta material kirurgikoak hornitzeko balio izan zuen baita.

10 DOCUMENTARY APPENDIX

10.1 The New Deal of Roosevelt by Julián Besteiro

“... Los juicios que de esta política económica se han formulado en nuestro país han sido en general adversos y, en muchos casos, contradictorios. Si se tiene en cuenta la repercusión que la marcha de los acontecimientos político-económicos de los Estados Unidos puede tener en la organización sindical y en el movimiento socialista del mundo todo, bien merece la pena que hagamos un esfuerzo por comprender el significado que realmente tales acontecimientos políticos pueden tener.

Para conseguir esta finalidad parece, a primera vista, que hay un procedimiento sencillo y fácilmente asequible. Este procedimiento consiste en el análisis de los textos legales, que han sido recogidos por la Oficina Internacional del Trabajo y traducidos o, al menos, resumidos en varias publicaciones que aparecen en las principales naciones de Europa. (...)

Una de (las) concepciones falsas que nos asedian y que es preciso, desde el primer momento, desvanecer, es aquélla según la cual la política de Roosevelt ha brotado como una planta exótica, de un modo inesperado...

Contrariamente a esta concepción, la política de Roosevelt no es sino una reacción natural contra los estragos de la crisis económica. (...)

...no es, por otra parte, menos cierto que esa política, en el orden ideológico y psicológico, tiene también sus antecedentes naturales y puede serlo todo menos una improvisación.

Hubiera sido bien extraño que, en el emporio del capitalismo, (...), los espíritus no se hubieran hecho permeables a la idea de las contradicciones que en cierra en su seno el régimen capitalista, y de la necesidad de cambiar los fundamentos de la economía clásica, realizar una revolución económica que implica, al mismo tiempo, una revolución política y social.

Esa preparación (...) se había producido (...) en los años de prosperidad... Prueba de ello es la existencia de (...) hombres de negocios (...) que (...) practicaban, ideas renovadoras de la estructura económica y de la estructura política nacional... (...)

Esa tendencia (...) puede personificarse bien en dos nombres conocidos: Ford y Filene.

...sin duda, tiene una gran significación frente a la economía tradicional del capitalismo fundada en el precepto contenido en esta sola palabra “enriqueceos”, y sólo obediente a estos dos principios: pagar los jornales más bajos y vender a los precios más altos que sea posible. (...)

Si estos dos ejemplos que he citado se consideran, y creo que deben considerarse, dotados de un carácter representativo, se comprenderá que, como económicamente, psicológicamente con taba la política de Roosevelt con un terreno bien preparado y se comprenderá además que esta política haya podido encontrar un fuerte apoyo en la opinión. (...)

Con ella, (...) de lo que trata es de promover en el pueblo todo, en la unidad de sus Estados federados y en la unidad de sus clases, un proceso de defensa contra la crisis, proceso del cual esperan los entusiastas de la nueva política la reconstrucción económica del país y la iniciación de un período de prosperidad general. La política de Roosevelt pretende (...) definirse, con la expresión empleada en los Estados Unidos, como un new deal, es decir, como un nuevo modo de operar dentro de las instituciones democráticas. (...)

Este carácter ecléctico que se descubre en los textos legales básicos de la política de reconstrucción puede explicarse por dificultades prácticas y de momento; pero en todo caso denota la existencia de un freno en la política renovadora y la fijación de un límite que el cambio de la estructura económica no debe traspasar, sean cualesquiera las concesiones que hayan de hacerse al espíritu renovador o propiamente revolucionario. (...)

Parece como si el legislador hubiese procedido inspirado por la idea de que la crisis actual de la industria es una crisis pasajera, (...) siguiendo la ley de los ciclos a que, por su propia naturaleza, se halla sometida la producción en el régimen capitalista.

En el fondo, esta idea implica la esperanza de que el equilibrio económico se restablezca por sí mismo y de que llegue un momento en que las medidas drásticas que ahora se adoptan sean innecesarias y no hayan de originar un cambio permanente en la estructura de la vida social.

Si nuestra visión de las cosas es justa, el significado que haya de tener la política de Roosevelt depende de que llegue un momento en que el ímpetu renovador se detenga por temor a las consecuencias de la obra em prendida, o de que, acumulándose cada vez mayores dificultades y ante el convencimiento de que la crisis actual significa una quiebra total del sistema capitalista, el pueblo norteamericano continúe la acción iniciada aceptando todos los resultados que de ella se hayan de seguir. (...)

La palabra experimento, transportada al dominio de la vida económica, política y social, evoca siempre un recelo de violencia y de dictadura. La política renovadora de Roosevelt, por lo menos hasta el presente, no puede asimilarse a ese género de dictaduras reaccionarias que, más bien que dictaduras propiamente dichas en el sentido clásico de la palabra, son movimientos demagógicos de carácter cesarista.

El carácter democrático de la actuación de Roosevelt consiste en que, para usar de las autorizaciones que le conceden las leyes de urgencia, tiene que convocar a las asociaciones industriales y en ellas, públicamente, como en verdaderas asambleas constituidas por directores de empresas, por obreros y consumidores, ha de ser donde se tomen los acuerdos que deben regir la vida industrial. (...)

El ejemplo ofrecido por el Congreso de ese gran país, creando por su propia voluntad órganos democráticos nuevos que respondan a la urgencia con que se plantean los grandes problemas económicos, merece la mayor meditación por parte de todas las naciones cuidadosas de sí mismas, amantes de las prerrogativas legítimas de las masas populares y abiertas sin recelos ni temores a todos los requerimientos del porvenir.⁸²⁰

⁸²⁰I have decided to reproduce this text due to the great interest of it. For more information, see: BESTEIRO, Julián (March of 1934), "La nueva política: Roosevelt", *Leviatán*, pp. 131-135.

10.2 Ministers of Public Works of the Second Republic (1931-1936)

Name	Party	Start Date	Ending Date
Diego Martínez Barrio	PRR	April 14, 1931	December 16, 1931
Indalecio Prieto Tuero	PSOE	December 16, 1931	September 12, 1933
Rafael Guerra del Río	PRR	September 12, 1933	October 4, 1934
José María Cid Ruiz-Zorrilla	Agrarian	October 4, 1934	April 3, 1935
Rafael Guerra del Río	PRR	April 3, 1935	May 6, 1935
Manuel Marraco Ramón	PRR	May 6, 1935	September 25, 1935
Luis Lucia Lucia	CEDA	September 25, 1935	December 14, 1935
Cirilo del Río Rodríguez	PRR	December 14, 1935	February 19, 1936
Santiago Casares Quiroga	IR	February 19, 1936	May 13, 1936
Antonio Velao Oñate	IR	May 13, 1936	July 19, 1936

Source: Carried out by the author using information from various sources

10.3 List of Public works whose construction was debated by the different Management Commissions of Araba, Bizkaia and Gipuzkoa during the II. Republic⁸²¹

Name	Location	Type	New/repair	Provisional Budget*	Participation type	Unemployed occupation**	Area of influence
BIZKAIA							
<i>First Biennium***</i>							
Matiena Zaldibar Errepidea	Matiena Zaldibar	Road	Repair	440.429	100%	No	Province
Bilbo Galdakao Errepidea	Bilbo-Galdakao	Road	Repair	741.373,56	100%	Yes 50%	Province
Gordexola Aranguren Errepidea	Gordexola-Aranguren	Road	Repair	254.474	100%	No	Province
San Martingo Zubia	Somorrostro	Bridge	Repair	30.000	100%	No	Province
Kadagua Gaineko Zubia	Burzeña	Bridge	New	507.246,84	100%	No	Province
Bizkaiko Arrantza Portua	Santurtzi	Port	New	*	Advance	No	State

⁸²¹ *Only those works whose estimated cost exceeds 100,000 pesetas have been taken into account. In some cases, due to the characteristics of the works exceptions have been included, mainly in the case of Araba.

**Only those works where the unemployment contract has been expressly mentioned have been taken into account.

***It has been taken as a reference the first time that the works appear in the minutes.

Santa Marinako Tuberkulosiaren Aurkako Ospitalea	Bilbo	Hospital	New	2.829.000	Aid	No	Province
Santo Domingo Enekuri Errepidea	Bilbo	Road	New	852.546,78	100%	Yes 50%	Local
Zalla Sollano Errepidea	Zalla	Road	New	39.727,75	30%	No	Province
Zelaieta Gordobil Mekoleta Errepidea	Otxandio	Road	New	110.526,13	80%	No	Province
Txorierrri Lutxana Errepidea*	Txorierrri-Bilbo	Road	New	505.771	100%	No	Province
Eroetxe Probintziala	Zamudio Derio	Hospital	New	16.705.075	100%	Yes 50%	Province
Rontegi-Salesianos Errepidea	Barakaldo	Road	New	193.097	100%	No	Province
Ondarruko Portua	Ondarru	Port	Repair	1.290.793,92	Advance	No	State
Urioste Galindo Errepidea	Ortuella - San Salvador Del Valle	Path	New	104.081,73	100%	Yes 50%	Province
San Martin Gueñes Errepidea	Gueñes	Road	New	*	100%	Yes	Province

Probintziako Higiene Institutua	Bilbo	Services	New	*	100%	No	Province
Dima Oba Errepidea	Dima	Road	New	315.283,51	100%	No	Province
Zubiaur Usabel Errepidea	Orozko	Road	Repair	206.978,24	100%	No	Province
Itsuen Babeslekua	Bilbo	Services	New	*	Aid	No	Province
Bilboko Hospital Zibila	Bilbo	Hospital	Repair	*	Aid	No	Province
Gorlizko Ur Hornikuntza	Gorliz	Services	New	*	Aid	No	Local
Artiaga Bermeo Errepidea	Bermeo	Road	New	299.181,76	100%	No	Province
Ibarra Gallartu Zalao Errepidea	Orozko	Road	New	476.392,66	80%	No	Province
Enekuri Artxanda Erepidearen Saihesbideak	Bilbo	Road	New	*	100%	Yes 50%	Province
Bermeoko Portua	Bermeo	Port	Repair	2.645.034,72	Advance	No	State
Abanto Zierbana Gallarta Balestera Errepidea	Bilbo	Path	New	126.903,59	40%	Yes	Local
Zeanuri Ipiñaburu Errepidea	Zeanuri	Path	New	272.936	80%	Yes	Local
Otxandio Olaeta Errepidea	Ptxandio	Path	New	120.101	80%	Yes	Local
Zamudio-Derio Geldos Errepidea	Zamudio Derio	Road	New	109.561	50%	Yes	Province

Galdakao Bengoetxea Errepidea	Galdakao	Path	New	108.103,08	40%	Yes	Local
Bakio Goitisolalde Errepidea	Bakio	Path	New	*	80%	Yes	Local
Mañaria Urkuleta Errepidea	Mañaria	Path	New	170.251,20	80%	Yes	Local
Berriz Andikona Errepidea	Berriz	Path	New	*	100%	Yes	Local
Arrigorriaga Larubarqueta-Larrasko Errepidea	Arrigorriaga	Path	New	*	100%	No	Province
Bilboko Miñoien Kuartela	Bilbo	Services	New	427.092,25	50%	No	Province
Galmoko Hastegiko Bidea	Artzentales	Forest road	New	*	100%	Yes	Province
Arboleda Peñas Negras Errepidea	Arboleda	Road	New	*	100%	Yes	Province
Santo Domingo Elorritxueta Errepidea	Galdakao	Road	New	137.000	100%	Yes	Province
Pagasarriko Errepidea	Bilbo	Road	New	*	*	Yes	Province
Galdamesgo Baso Bidea	Galdames	Forest road	New	*	*	Yes	Province
Abanto Zierbenako Baso Bidea	Abanto Zierbena	Forest road	New	*	*	Yes	Province

Bilboko Erietxeko Baso Bidea	Bilbo	Forest road	New	*	*	Yes	Province
Gangurengo eta Galloko Baso Bideen Arteko Lotura	Bilbo	Forest road	New	*	*	Yes	Province
Muskizko Basoberritza	Muskiz	Reforest	New	*	*	Yes	Province
Bilboko Basoberritza	Bilbo	Reforest	New	*	*	Yes	Province
Otxandioko Basoberritza	Otxandio	Reforest	New	*	*	Yes	Province
Zeanuriko Basoberritza	Zeanuri	Reforest	New	*	*	Yes	Province
Arrakundiagako Basoberritza	Arrakundiaga	Reforest	New	*	*	Yes	Province
Zeberioko Basoberritza	Zeberio	Reforest	New	*	*	Yes	Province
Barakaldoko Basoberritza	Barakaldo	Reforest	New	*	*	Yes	Province
Puerikultura Pabiloia	Bilbo	Services	New	110.028,25	100%	Yes	Province
Amaetxea	Bilbo	Hospital	New	*	*	Yes	Province
Basurto Burzeña Errepidea	Bilbo	Road	Repair	*	*	Yes	Province
Galdakao Urgoiti Errepidea	Galdakao	Road	Repair	*	*	Yes	Province

Burzeña La Rigada Santurtzi Errepidea	Burtzeña	Road	Repair	*	50%	Yes	Province
Urgoiti Igorre Errepidea	Igorre Galdakao Bedia Lemoa	Road	Repair	809.059	100%	Yes 50%	Province
Ibarrekolanda Enekuri Asua Errepidea	Bilbo	Road	Repair	488.877,56	100%	Yes 50%	Province
Bilbao Balmaseda Errepidea La Cuadra Calzada Trenbide Pasaguneen Ezabaketa	Gueñes	Level crossing	New	138.330,50	Conditioned to state aid	Yes	Province
Berangoko Trenbide Pasagunea	Berango	Level crossing	New	*	100%	Yes	Province
Urdulizko Trenbide Pasagunea	Urduliz	Level crossing	New	*	100%	Yes	Province
Miraballeseko Zubia	Miraballes	Bridge	Repair	*	100%	Yes	Province
Sestao Portugalete Errepidea	Sestao Portugalete	Road	New	148,573,31	100%	Yes	Province
Babcock Sestao Urioste Galindo Errepidearen Arteko Lotura	Sestao	Road	New	*	100%	Yes	Province

Babcock Sestao Portugaleta Errepidea Lotura	Sestao	Road	New	*	100%	Yes	Province
San Martin La Arena Errepidea	Muskiz	Road	New	*	100%	Yes	Province
Pobeñako Harri Lubeta	Muskiz	Road	New	128.000	100%	Yes	Province
Trapaga Galindo Errepidea	Trapagaran	Road	New	110.700	30%	Yes	Province
Santurtziko Parkea Olatu Horma Errepide Lotura	Santurtzi	Road	New	158.294,57	100%	Yes 50%	Province
Axpeko Errepide Lotura	Axpe	Road	New	*	100%	Yes	Province
Pobeña Kobaron Errepidea	Muskiz	Road	New	128.000	100%	Yes	Province
Kardeo La Cuesta Errepidea	Zierbena	Road	New	*	100%	Yes	Province
Babcock San Vicente Errepidea	Sestao	Road	New	*	100%	Yes	Province
San Estebango Aldapa Larrabaketa Larrasko Errepidea	Arrigorriaga	Road	New	*	100%	Yes	Province
Zeanuri Undurraga	Zeanuri	Road	New	281.127,89	*	No	Province

Somorrostroko Ibai Ahoaren Kanalizazio	Muskiz	River	New	296.958	*	No	Province
Delika Artomaña Errepideak	Orduña	Road	New	48.041,79	*	Yes 50%	Province
Deustuko Zubia	Bilbo	Bridge	New	*	Aid	Yes	Local
Buenos Aires Kaleko Zubia	Bilbo	Bridge	New	*	Aid	Yes	Local
Lekeitio Santa Katalina Itsas Argia Errepidea	Lekeitio	Road	New	104,90	33%	Yes 50%	State
Ermua Mallabia Errepidea	Ermua-Mallabia	Road	New	181.772,78	100%	Yes 50%	Province
Igorre Santa Luzia Errepidea	Igorre	Path	New	115.000	80%	Yes 50%	Province
Armintzako Portua	Lemoiz	Port	New	550.607,86	20%	Yes	State
San Vicente San Salvador Del Valle Errepidea	Barakaldo- Trapagaran	Road	New	751.790,91	100%	Yes 50%	Province
Olinpoko Kuarteleko Etxebizitzak	Bilbo	Services	New	127.140,48	100%	Yes 50%	Province
Liboa Unbe Errepidea	Santurtzi	Road	New	70.258	*	Yes 50%	Province
La Jara San Pedro Errepidea	Sopuerta	Road	New	74.944,41	100%	Yes 50%	Province

Isla Arakaldo Errepidea	Arakaldo	Road	New	99.088	100%	Yes 50%	Province
La Avanzada Asua Errepidearen 2. Zatia	Bilbo	Road	New	659.155,58	100%	Yes 50%	Province
Boluetako Zubia	Bilbo	Road	Repair	155.480	50%	Yes 50%	Province
Zamudiko Eroetxerako Errepidea	Zamudio Derio	Road	New	85.551,19	100%	Yes 50%	Province
Urbina Legutio Otxandio Trenbidea	Bilbo	Railway	New	*	Aid	Yes %60	Province
Artigas	Bermeo	River	New	129.031	*	Yes 50%	Province
Galdakaoko Ur Horniketa	Galdakao	Services	New	*	Aid	Yes 50%	Province
Estella Marcilla Trenbidea	Province	Railway	New	*	Aid	Yes	State
<i>Second Biennium</i>							
Arrigorriagako Saneamentua	Arrigorria	Services	New	*	Aid	Yes	Local
Bilbao Donostia Errepidearen Zuzenketak eta Ermuako Trebide Pasagunearen Ezabatzea	Ermua	Level crossing	New	236.508,53	50%	Yes	State
Lekubasoko Urtegia	Galdakao	Services	New	*	20%	Yes	Local

Ugarte Galindoko Geralekua Errepidea	Setao	Road	New	571.476,82	75%	Yes 50%	Province
Abadiño Matiena Bidea	Abadiño Matiena	Path	New	168.937,72	70%	Yes 50%	Province
Larrakoetxea Aldekoa Bidea	Derio Lujua	Path	New	*	*	Yes	Province
Asteinzas Igartua	Maruri	Path	New	*	*	Yes	Province
Zeanuri Izurza Bidea	Zeanuri	Path	New	*	*	Yes	Province
Abanto Zierbene Triano Bidea	Abanto Zierbena	Path	New	*	*	Yes	Province
Zeanuri Uribe Bidea	Zeanuri	Path	New	*	*	Yes	Province
Zeanuri Asteria Bidea	Zeanuri	Path	New	*	*	Yes	Province
Lujua Leuros	Lujua	Path	New	*	*	Yes	Province
Fruiz Botiloa Bidea	Fruiz	Path	New	*	*	Yes	Province
Zeanuri Arsuaga Bidea	Zeanuri	Path	New	*	*	Yes	Province
Berriz Patala Bidea	Bilbo	Path	New	*	*	Yes	Province
Zeanuri Ozerimendi	Zeanuri	Path	New	*	*	Yes	Province
Berriz Olabe	Berriz	Path	New	*	*	Yes	Province
Errigoiti Jainko Bidea	Errigoiti	Path	New	*	*	Yes	Province
Bakio Zubiaur Bidea	Bakio	Path	New	*	*	Yes	Province

Bakio Bekoerrotalde Bidea	Bakio	Path	New	*	*	Yes	Province
Belakuri Lezama	Lezama	Path	New	*	*	Yes	Province
Abanto Zierbena Castaños Bidea	Abanto Zierbena	Path	New	*	*	Yes	Province
Berango Pozozabale Bidea	Berango	Path	New	*	*	Yes	Province
Mañaria Landaluze Bidea	Mañaria	Path	New	*	*	Yes	Province
Morga Oñarte Bidea	Morga	Path	New	*	*	Yes	Province
Zeanuri Urtalde Bidea	Zeanuri	Path	New	*	*	Yes	Province
Morga Meaka Bidea	Morga	Path	New	*	*	Yes	Province
Galdakao Urreta Bidea	Galdakao	Path	New	*	*	Yes	Province
Galdakao Usansolo Bidea	Galdakao	Path	New	*	*	Yes	Province
Gamiz Olagorta Bidea	Gamiz	Path	New	*	*	Yes	Province
Urduliz Dobarangoikoa Bidea	Urduliz	Path	New	*	*	Yes	Province
Mañaria Larrabieta Bidea	Mañaria	Path	New	*	*	Yes	Province
Urduliz Osabema Bidea	Urduliz	Path	New	*	*	Yes	Province
Maruri Vallabaso Bidea	Maruri	Path	New	*	*	Yes	Province
Sondika Laujarra Bidea	Sondika	Path	New	*	*	Yes	Province
Sondika Iraurgitzeta Bidea	Sondika	Path	New	*	*	Yes	Province

Errigoiti Elejalde Bidea	Errigoiti	Path	New	*	*	Yes	Province
Bakio Talaia Bidea	Bakio	Path	New	*	*	Yes	Province
Bakioko Ur Hornikuntza	Bakio	Services	New	108.937,32	5%	*	Local
Gurutzetako Probintziako Ospitalea	Bilbao	Hospital	New	*	100%	Yes 50%	Province
Durangoko Zeharbidearen Zuzenketa Lanak	Durango	Road	Repair	793,817,21	100%	Yes 50%	Province
Bilbo Donostia Errepidea Durangoko Saihesbidea	Durango	Road	New	539.817	100%	Yes 50%	Province
Armintza Gazitua Korteas Errepidea	Lemoiz	Road	New	170.000	*	Yes 50%	Province
Balmaseda Pandozalez Errepidea	Balmaseda	Road	New	231.695,78	*	Yes 50%	Province
Zamudioko Landetxeko Makinen Gordailuak	Zaudio	Services	New	40.000	Conditioned to state aid	Yes	State
Gobernu Zibilaren Egoitza	Bilbao	Services	New	*	Aid	Yes	State
Elorritxueta Gallo Baso Bidearen Zabaltzea	Bilbao	Forest road	Repair	76.298	Conditioned to state aid	Yes	State
Trianoko Trena Automoterak	Bilbo	Railway	New	400.000	*	Yes	Province

El Carra Bezi Bidea Sopuerta	Sopuerta	Road	New	148,573,49	*	Yes 50%	Province
La Rifada Bilbao Olarreaga Circuito Nacional de Firmes Especiales	Bilbao	Road	New	16.720.000	50%	Yes	State
Bizkaiko Aireportua	Getxo	Airport	New	7.548.000	50%	Yes	State
Zamudioko Landetxe Eskola	Zamudio Derio	Services	New	3.500.000	50%	Yes	Province
Klinika Psikiatrikoa	Bilbao	Hospital	New	1.500.000	50%	Yes	Province
Probintziko Bulegoen Handitzea	Bilbao	Services	New	1.500.000	50%	Yes	Province
Probintziko Museoa	Bilbao	Services	New	500.000	50%	Yes	Province
Puerikultura Institutua eta Amaetxea	Bilbao	Services	New	111.497	50%	Yes	Province
Benefizentzia Etxea	Bilbao	Hospital	New	2.000.000	50%	Yes	Province
Basoberritzeak	Bizkaia	Reforest	New	2.100.000	50%	Yes	Province
Baso Erosketa	Bizkaia	Reforest	New	1.000.000	50%	Yes	Province
Basobideak	Bizkaia	Forest road	New	2.200.000	50%	Yes	Province

Zamudioko Landetxea Landaketa	Bilbao	Reforest	New	400.000	50%	Yes	Province
Bilboko Kartzela	Bilbao	Road	New	*	Aid	Yes	State
Eroetxe Probintzialeko Ur Horniketa	Zamudio Derio	Services	New	440.125,13	100%	Yes 50%	Province
Bilbao Donostia Errepidearen Zabaltzea Gallo Amorebieta Tarte 11 15 Kilometroak	Galdakao-Bilbo- Amorebieta	Road	Repair	1.072.308,71	100%	Yes 50%	Province
Bilbao Balmaseda Errepidearen Zabalketa	Bilbao	Road	Repair	*	100%	Yes 50%	Province
Landa Etxeen Hobekuntza Dirulaguntzak	Bilbao	Services	Repair	*	100%	Yes 50%	Province
Kristo Begoña Errepidea	Bilbao	Road	New	*	100%	Yes 50%	Province
Lezako Erietxea	Leza	Hospital	New	*	Aid	Yes	State
Zamudioko Eroetxe Makina Gela	Zamudio Derio	Road	New	141.726,12	100%	Yes 50%	Province
Iurreta Matiena Sahiesbidea	Iurreta-Matiena	Road	New	793.817,22	100%	Yes 50%	Province
Bakioko Portua	Bakio	Port	New	*	100%	Yes 50%	Province

<i>Popular Front</i>							
Enekuri Asua Errepidearen Zabaltze Lanak, Lehen Zatia	Bilbao	Road	New	53.514,72	100%	Yes 50%	Province
Portugaleteko Ur Horniketa	Bilbao	Services	New	*	20%	Yes	Local
Bilbo Galdakao Errepidearen Ikuseremuaren Konponketa	Bilbo Galdakao	Road	Repair	175.851,20	100%	Yes 50%	Province
Gizarte Laguntzarako Etxea	Bilbao	Services	New	*	100%	Yes 50%	Province
Rigada Bilbo Errepidearen Zabaltze Lanak	Bilbao	Road	Repair	*	100%	Yes 50%	Province
Rigada Olarreaga Errepidearen Zabaltze Lanak	La Rigada	Road	Repair	*	100%	Yes 50%	Province
Reketako Zubiaren Zuzenketa Lanak	Barakaldo	Bridge	Repair	*	100%	Yes 50%	Province

Galindoko Zubia (Barakaldo Sestao Errepidea) Urbinaga Plaza Arteko Errepiadren Zuzenketa (Bilbao Portugalete Errepidea)	Sestao	Road	Repair	275.130	100%	Yes 50%	Province
Burzeña Santurtzi Errepidearen Zuzenketa	Sestao Portugalete	Road	Repair	340.886,42	100%	Yes 50%	Province
Gobela Ibaiaren Kanalizazio	Getxo	River	New	*	Aid	*	Local
Errepiden Kontserbazioarako 12 Metalezko Tankeren Erosketa	Bizkaia	Road	New	*	100%	Yes 50%	Province
Bilbao Donostia Errepidearen Zuzenketak Ermua Birritxinaga Tarteak	Ermua	Road	Repair	736.900	100%	Yes 50%	Province
Bilbao Santander Errepidearen Zabaltze eta Zuzenketa Lanak	Bilbao	Road	Repair	827.770,55	100%	Yes 50%	Province

Mayor Ibaiaren Kanalizazioa	Somorrostro	River	New	958.611,31	100%	Yes 50%	Province
Sestao Sarrerako Errepideko Probintzialaren Zabaltzea	Sestao	Road	Repair	*	100%	Yes 50%	Province
Zomilloko Zabalgune 1. Kalea	Portugalete	Road	New	*	50%	Yes	Local
Sondikako Aire Zelaia	Sondika	Airport	New	4.800.000	100%	Yes 50%	Province
Eroetxe Probintziala, Pabiloi Bateko Igeltzaritza Lanak	Zamudio	Hospital	New	947.739,86	100%	Yes 50%	Province
Bizkaiko Museo Ozeanografikoa eta Akuarioa	Santurtzi	Services	New	*	Conditioned to state aid	Yes	State
La Campa Erandio Errepidea	Erandio	Road	New	*	100%	Yes 50%	Province
Urederra Azkaiturri Limbo Iturburuen Ur Horniketa Erandio	Erandio	Services	Repair	78.502	Aid	Yes 50%	Province

Eroetxe Probintziala, Beste Hiru Pabiloietako Igeltzaritza Lanak	Bilbao	Road	New	2.843.210,58	100%	Yes 50%	Province
Urgoiti Otxandio Errepidearen Zabaltze Lanak	Otxandio	Road	Repair	*	*	Yes 50%	Province
Bolueta Areta Errepidearen Zabaltze Lanak	Bilbao	Road	Repair	*	*	Yes 50%	Province
Bilbao Algorta Errepidearen Zabaltze Lana	Bilbao Algorta	Road	Repair	*	*	Yes 50%	Province
Bilbao Sodupe Errepidearen Zabaltze Lanak	Bilbao Gueñes	Road	Repair	*	*	Yes 50%	Province
Amorebieta Gernika Errepidearen Zabaltze Lanak	Bilbao	Road	Repair	*	*	Yes 50%	Province
Diputazio Jauregiko Sotoko Babeslekua	Bilbao	Services	New	*	*	Yes 50%	Province

Lutxana Asua Lotura Erepidearen Eraikuntza eta Bukaera Lanak	Bilbao	Road	Repair	273.339,92	*	Yes 50%	Province
GIPUZKOA							
<i>First Biennium</i>							
Kolon Pasealekuaren Luzapena eta Parkearen Eraikuntza	Irun	Road	Repair	441.000	65%	*	Province
Oria Ibaiaren Gaineko Errepide Nagusiaren Erreforma 30-31. Kilometroak	Altzo Alegria	Road	Repair	177.000	100%	*	Province
Legazpiko Zeharbidea eta Saihesbidea	Legazpi	Road	New	*	50%	*	Province
Irungo Zeharbidearen Eraikuntza	Donostia	Road	New	152.000 year	33%	Yes	Province
Arantzazu Aoz Lehen Mailako Auzo Bidea	Oñati	Road	New	63.600 year	65%	*	Province
Errenteria Astigarragako Bentak Auzo Bidea	Errenteria Astigarraga	Road	New	91.064,47 1- part	65%	Yes	Province

Eibar Elgeta Auzo Bidea	Eibar-Elgeta	Path	New	*	65%	Yes	Province
Amezketza Ugarte (Bedayo Errota) Auzo Bidea	Tolosa	Road	New	178.656,40	65%	*	Province
1. Nazionala Errepidea 24-25 Kilometroen Hobekuntza (Guadalupe Esperanza Lantegien Artean)	Gipuzkoa	Road	Repair	199.500	Aid	*	State
Pasaia Portuko Hobekuntza Lanak	Pasaia	Port	Repair	45.000.000	33%	Yes	State
Errepide Nagusia, Frantziara Bidea, Caputxinoen Muinoaren 6-7 Kilometroen Konponketa	Donostia-Errenteria	Road	Repair	83.825	100%	*	Province
Oñatiko Unibertsitateko Berrikuntza Lanak	Oñati	Services	Repair	592700,09	100%	*	Province
Eibarko Itziarko Gaina Arrateko Santutegia Auzo Bidea	Eibar	Road	New	*	65%	Yes	Province

Loiolako Kuarteleko Zubia eta Errepidearen Zabaltze Lanak	Donostia	Bridgek	Repair	*	70%	Yes	Province
Igeldoko Behatoki Berria	Donostia	Services	New	*	*	*	Province
San Sebastiango Ermita (Leaburu Bidea) Gazteluko Plaza Auzobidea	Leaburu Gaztelu	Road	New	288.451	65%	*	Province
Piñuetako Aldapa Donostia Astigarraga Errepidea	Donostia-Astigarraga	Road	New	90.000	100%	*	Province
Eibarko Bigarren Hezkuntza Institutua	Eibar	Services	New	*	Aid	*	Local
Diputazioko Jauregiaren Berrikuntza eta Handitze Lanak	Donostia	Services	Repair	*	100%	*	Province
Zubiberri Zubiaren Egokitzapen Lanak	Bergara	Bridgek	Repair	*	*	*	Province
Mendaro Garagartza Gurdi Bidea Donostia Bilbo	Elgoibar	Road	Repair	*	65%	*	Province

Errepide Nagusiaren Zabaltze Lanak, Uholdeen Aurkako Neurriak							
Villa Gaztañaga Bidearen Zabaltze Lanak	Donostia	Road	Repair	*	*	*	Province
Tolosako Norteko Ferrokarilaren Fielatoa	Donostia	Railway	New	104.503,19	*	*	Province
Zumaia Zestoa Errepidea	Zumaia-Zestoa	Path	*	131.732	65%	*	Province
Trintxerpe Pasai Errepidea	Pasaia	Road	Repair	*	*	*	Province
Irungo Aurrezki Kutxaren, Institutuaren eta Telefono Bulegoaren Eraikina	Irun	Road	New	*	*	*	Province
Billabona Legarreta Auzo Bidea	Billabona	Path	New	*	*	*	Province
Urdanibia Irun Olaberriatik Auzo Bidea 1. Zatia	Irun	Path	New	147.370.00	65%	Yes	Province
Errepublikaren Etorbidea	Hondarribia	Road	New	115.195,84	*	*	Province
Probintziako Ospital Berria	Donostia	Road	New	10.000.000	4.500.000	Yes	Province

Victoria Eugenia Erietxea Eibar	Eibar	Hospital	New	335.000	33%	*	State
Andazarretako Tuberkulosiaren Aurkako Erietxea	Asteasu	Hospital	New	1.350.000	450.000	*	State
Gasteiz Mekolalde Trenbidearen Elektrifikazioa	Probintzia	Railway	Repair	4.350.366	Advance	*	State
Fraisoroko Ume Etxearen Handitze Lanak	Zizurkil	Hospital	Repair	113.397,91	*	*	Province
Gaizan Zaldibia Errepidea	Gainza	Path	New	130.000	80%	Yes	Province
Ategorrietako Etorbidea	Donostia	Road	New		50%	*	Province
Orioko Kostako Geltokia Santiago, Olaurre, Olaetxea Illarramendi Auzo Bidea	Orio Aia	Road	New	22.430	65%	Yes	Province
Gasteiz Martires Trenbidearen Elektrifikazioa	Probintzia	Railway	Repair	*	*	*	Province

Irungo Bigarren Zeharbidea	Irun	Road	New	1.200.000	*	Yes	Province
Tolosakobidezainen Etxea	Tolosa	Services	New	146.968,08	100%	*	Province
Artikutzako Bidea	Donostia	Road	New	1.11.756,14	65%	Yes	Province
Salbatoretik Arriaga eta Garinerako Auzo Bidea	Beasain	Path	New	112.480	80%	Yes	Province
Naziobnal I Errepidearen Hobekuntza Donostia Errenteria Tarte	Errenteria Donostia	Road	Repair	200.000		Yes	Province
Nazional 1 Errepidea Legorretako Trenbide Pasabidearen Ezabatzea	Legorreta	Road railway	New	330.000	*	Yes	Province
Nazional 1 Errepidea Isasondoko Zeharbidea	Isasondo	Road	Repair	209.735	*	Yes	Province
Eibar Elgoibar Errepidearen Zabaltze Lanak eta Azitaingo Trenbide Pasabidearen Ezabatzea	Eibar Elgoibar	Road railway	Repair	200.000	*	Yes	Province

Zumaia Narrondo Tartearen Zuzeneketa	Zumaia	Road	Repair	100.000	*	Yes	Province
Usurbilgo Sarrerako Lurrazpiko Pasabide Berria	Usurbil	Road	New	60.000	*	Yes	Province
Zarautzeko Zeharbidearen Eraldakate	Zarautz	Road	Repair	200.000	*	Yes	Province
Iruñako Errepidearen Kurban Zabaltzea	Probintzia	Road	Repair	75.000	*	Yes	Province
Donostia Hernani Errepidea Loiolako Zubi Berria	Donostia	Bridgek	New	200.000	*	Yes	Province
Irun Hondarribia Errepidea Saihesbidearen Berriketa Capuchinos eta Alameda Tartea	Irun	Road	Repair	250.000	*	Yes	Province
Urola Ibaiko Errepidea Urolako Trenbideasren Pasabidearen Ezabatzea	Arrona	Road railway	New	100.000	*	Yes	Province

Iturrioiartzungo Iturrioz Artikutza Bidearen Lehen Laurdena	Oiartzun	Path	New	164.573	*	Yes	Province
Beizama Nuarbe Auzo Bidea	Beizama	Path	New	124.800	80%	Yes	Province
Urrestilla Aratz Erreka	Azpeitia	Path	New	377.765	40%	Yes	Province
Aretxabaleta Goronaeta Auzo Bidea	Aretxabaleta	Path	New	*	40%	Yes	Province
Alza Martutene eta Punto Casares Buenavista Auzo Bideak	Donostia Pasaia Irun	Path	New	131.587	65%	Yes	Province
Zumaia San Miguel de Artadi Auzobidea	Zumaia	Path	New	137.963	65%	Yes	Province
Irun San Marcialgo Ermita Auzo Vida	Irun	Path	New	65.000	65%	Yes	Province
Mutrikuko Portuko Lanak	Mutriku	Port	Repair	200.000	13%	Yes	State
Orioko Portua eta Eskolleraren Berritze Lanak	Orio	Road	Repair	105.177	13%	Yes	State

Pasaia San Pedro Errepidearen Zabaltze Lanak	Pasaia	Road	Repair	64.000	*	Yes	Province
San Prudentzio Oñate, Torreauso Zañarzu eta Garagartza Auzo Bidearen Zabaltze Lanak	Oñate	Path	Repair	107.100	65%	Yes	Province
Itsaso Errepide Nagusia Auzo Bidea	Itsaso	Path	Repair	256.000	65%	Yes	Province
Urbietta Kaleko Donostiako Udaleko Bulego Zentrala	Donostia	Services	New	*	Aid	Yes	Local
Urdanibia Auzo Bidea Olaberriatik, 2. Zatia Bentakera, (Frantziarako Bidea)	Irun	Path	New	147.370	65%	Yes	Province
Urdanibiako Plaza San Marcialgo Ermita Auzo Bidea	Irun	Road	New	75.000	65%	Yes	Province

Eibarko Tiro Zelaiaren Handitze Lanak, Proba Bankua	Eibar	Services	Repair	7.042,60	65%	Yes	Province
Irungo Goberno Ikuskaritzaren, Goardia Zibilaren eta Arbitrio Probintzialen Administrazio Zerbitzuen Eraikina	Irun	Services	New	*	*	Yes	Province
Getariako Portua	Getaria	Port	Repair	*	*	Yes	State
Fraisoroko Granjako Konponketak	Zizurkil	Services	Repair	161.275,43	100%	Yes	Province
Larraitz Zaldibia Auzo Bidea	Abaltzizketa Zaldibia	Path	New	420.248	65%	Yes	Province
Ursuaran Segura Auzo Bidea	Segura	Path	New	119.000	65%	Yes	Province
Uholdeen Aurkako Lanak	Errenteria	River	New	3.572.562,72	25%	Yes	Province
Oiartzun Ergoien Auzo Bidea	Oiartzun	Path	New	124.800	65%	Yes	Province
<i>Second Biennium</i>							

Lizarrusti Lauztierreka Auzo Bidea	Ataun	Path	Repair	100.000	65%	Yes	Province
Nazional 1 Norteko Ferrokarrilaren Isasondoko Geltokia	Isasondo	Path	Repair	44.616	65%	Yes	Province
Gabiriako Ramala 53. Km Errepide Generala Legazpia Errepiadren Konponketa	Ormaiztegi, Gabiria, Legazpi Oñati	Road	Repair	193.175	65%	Yes	Province
Leizaran Ibaia Iberica Zentral Hidroelektrikoa Auzo Bidea	Andoain	Path	Repair	255.200	65%	Yes	Province
Andoain Sorabillako Auzoa Bidea	Andoain	Path	Repair	60.000	65%	Yes	Province
Lasturgo San Nicolas Auzoa Bidea	Deba	Road	*	468.725	65%	Yes	Province
Ataungo Errepidea Aiako Auzoa	Ataun	Path	Repair	287.400	65%	Yes	Province
Oria Ibaiaren Gaineko Zubiaren Handitzea	Beasain	Bridgek	Repair	*	*	Yes	Province

Anzizarko Trenbide Pasagunaren Ezabaketa	Beasain	Road-railway	New	204.678	*	Yes	Province
Maltzaga Elgoibar Errepidea Aupango Kurbaren Zuzenketa	Elgoibar	Road	Repair	33.382,04	*	Yes	Province
Soraluze Ezosia Auzo Bidea	Soraluze	Path	Repair	100.000	65%	Yes	Province
Deba Saturrarán Olatz Eko Auzoa	Deba	Path	Repair	*	*	Yes	Province
Gipuzkoako Uholdeen Aurkako Babeserako Lanak	Probintzia	River	New	4.000.000	25%	Yes	State
Irungo Aireportua	Irun	Airport	New	2.447.463,50	100%	Yes	Province
Saturrarán Mutriku Auzo Bidea	Mutriku	Path	Repair	5.067,50	65%	Yes	Province
San Bartolomeko Konbentua Lizeaga Enea Auzo Bidea	Astigarraga	Path	New	30.000	65%	Yes	Province
Urolako Trena Legazpira Luzatzeko Proiektua	Probintzia	Railway	New	*	*	Yes	Province

Legazpi Gabiriako Astirias Auzoa Bidea	Legazpi-Gabiria	Path	Repair	133.100	65%	Yes	Province
Zarautz Urteta Auzo Bidea	Zarautz	Path	Repair	192.779	65%	Yes	Province
Pasaia Uholdeen Aurkako Babeserako Proiektua	Pasaia	River	New	1.137.944	25%	Yes	Province
Mendelu Irungo Bentak Auzo Bidea eta Bere Adarrak	Irun	Path	Repair	264.950	65%	Yes	Province
Goyeneche Fundazioaren Ume Anormalen Eskola	Donostia	Services	New	*	Aid	*	Province
Arlabango Probintziako Arbitrioen Eraikin Berria	Leintz Gatzaga	Services	New	*	*	Yes	Province
Artikutzako Mikeleteen eta Baso Zainaren Etxe eta Bulegoak	Probintzia	Services	New	90.902,97	*	Yes	Province
Lamiategiko Errotako Auzo Bidea	Oñati	Path	Repair	168.545,90	65%	Yes	Province

Fraisoroko Ume Etxea eta Garanjarako Bidearen Konponketa	Probintzia	Road	Repair	*	100%	Yes	Province
Lezo Gaintxurizketa	Lezo	Path	Repair	*	65%	Yes	Province
Saturrarango Arbitrioen Etxearen Handitze Lanak eta Errepidearen Zuzenketa	Mutriku	Services	Repair	119.565,78	100%	Yes	Province
Gobernu Zibilaren Egoitzaren Handitze Lanak	Donostia	Services	Repair	*	*	Yes	State
Itziar Ugarteberri Lastur Auzo Bidea	Deba	Path	Repair	438.619,09	65%	Yes	Province
Errepideen Zerbitzuko Bulego Etxebeizta eta Biltegiak	Zarautz	Services	New	130.697,10	65%	Yes	Province
Debako Portuko Konponketak	Deba	Port	Repair	103.490	12,50%	Yes	State
Altzola Elgoibar Errepidearen Eraldaketa	Elgoibar	Road	Repair	1.806.272	*	Yes	Province

Hernaniko Trenbide Zeharbidea	Hernani	Road-railway	New	1.237.979	*	Yes	Province
Urteta Zarautz Auzo Bidea	Zarautz	Path	Repair	50.000	65%	Yes	Province
Urko Bizkaiko Muga Auzo Bidea	Eibar	Road	New	446.793	*	Yes	Province
Irungo Uholdeen Aurkoko Proiektua		River	New	*	25%	Yes	State
Zumarraga Legazpia Trenbidearen Luzapena eta Elektrifikazioa	Zumarraga Legazpi	Railway	New	1.600.000	65%	Yes	State
Antiguoko Uholdeen Aurkako Abebeserako Lanak	Donostia	River	New	2.948.993,48	*	Yes	State
Alkizako Errepidea	Alkiza	Road	New	2.16.000	65%	Yes	Province
Atotxako Trenbide Zeharbidearen Ezabaketa	Donostia	Level crossing	New	*	50%	Yes	Province
Popular Front							
Oñatiko Zeharbidearen Zabaltze Lanak	Oñati	Road	Repair	*	*	Yes	Province

Azitaingo Zeharbide Berria eta Eibarko Hiriaren Arteko Errepidearen Zabaltze Lanak	Eibar	Road	Repair	35.000	65%	Yes	Province
Mutrikuko Portuko Aldapa Berria	Mutriku	Port	New	49.905,10	12,50%	Yes	Province
Lezoko Zeharbidea	Lezo	Road	New	196.876,20	65%	Yes	Province
Probintziako Telefono Sarearen Hobekuntza	Probintzia	Services	New	177.362,50	*	Yes	Province
Zamalbidetako Ermita Ur Depositua Auzo Bidea	Errenteria	Path	Repair	92.877,78	75%	Yes	Province
Orioko Portuko Eskolleraren Luzapena	Orio	Port	Repair	250.080,90	13%	Yes	Province
Legazpiko Ur Horniketa	Legazpia	Services	Repair	100.912,00	50%	Yes	State
Estella Marcilla Trenbidea	Province	Railway	New	*	Advance	Yes	Province
Probintziako Ume Etxe Laikoa	Probintzia	Services	New	*	100%	Yes	Province
Eibarko Udal Frontoia	Eibar	Services	New	90.000	50%	Yes	Local
Azpeitiako Ur Horniketa	Azpeitia	Services	Repair	150.000	50%	Yes	Local

Oiartzungo Ur Horniketa	Oiartzun	Services	Repair	159.000	50%	Yes	Local
Getariako Ur Horniketa	Getaria	Services	Repair	300.000	50%	Yes	Local
Villabonako Ur Horniketa	Villabona	Services	Repair	42.149,80	Aid	Yes	Local
Irungo Bentaj Ur Horniketa	Irun	Services	Repair	48.946	Aid	Yes	Local
Eibarko Uren Filtraioa	Eibar	Services	Repair	60.000	Aid	Yes	Local
Arrasateko Estolderiaren Luzapena	Arrasate	Services	Repair	65.000	Aid	Yes	Local
Oñatiko Estolderiaren Hobekuntza	Oñati	Services	Repair	35.000	Aid	Yes	Local
Antiguoko Kolektorearen Handitzea	Donostia	River	Repair	516.214,53	Aid	Yes	Local
Lekaeneako Bainu Publikoetarako Pabiloia	Irun	Services	New	50.044,75	Aid	Yes	Local
Zumaiako Uholdeen Aurkako Lanak	Zumaia	River	New	33.000	Aid	Yes	Local
Ziakola Ibaiaren Garbiketa	Andoain	River	New	125.000	Aid	Yes	Local
Hondarribiko Udal Hiltegia	Hondarribia	Services	New	60.000	Aid	Yes	Local
Pasaiako Udal Hiltegia	Pasaia	Services	New	20.000	Aid	Yes	Local

Soraluzeko Udsl Hiltegia	Soraluze	Services	New	22.000	Aid	Yes	Local
Bergarako Udal Hiltegia	Bergara	Services	New	68.000	Aid	Yes	Local
Orioko Udal Hiltegia	Orio	Services	New	25.000	Aid	Yes	Local
Zumarragako Udal Hiltegia	Zumarraga	Services	New	155.249,00	Aid	Yes	Local
Arrasateko Trenbide Kalearen Luzapena	Arrasate	Road	New	60.000	Aid	Yes	Local
Amarako Zabalgunearen Zabaltzea	Donostia	Road	Repair	360.000	Aid	Yes	Local
Azkoitiko Udal Benefizientziaren Eraikuntza	Azkoitia	Services	New	300.000	Aid	Yes	Local
Ategorrieta Loiola Bidea	Donostia	Road	Repair	216.607,45	Aid	Yes	Local
Espania Kalearen Urbanizazioa	Eibar	Road	Repair	239.000	Aid	Yes	Local
Tolosako Norteko Ferrokarrilaren Fielatoa	Tolosa	Road	Repair	500.000	*	Yes	Province
Buenavistako Zubiaren Handitze Lanak	Pasaia	Bridgek	Repair	175.000	*	Yes	Province

Ordizia Beasain Zeharbideareren Eraikuntza Ete Trenbide Pasabideen Ezabaketa	Ordizia Beasain	Road trenbde	Repair	2.000.000	*	Yes	Province
Maltzaga Eibar Arteko Errepidearen Zabaltze Lanak	Eibar	Road	Repair	150.000	*	Yes	Province
ARABA							
<i>First Biennium</i>							
Murgiako Zubiaren Handitze Lanak	Murgia	Bridgek	Repair	*	*	*	Province
Obekuri Bernedo Errepidea	Bernedo	Road	New	*	65%	*	Province
Estella Marcilla Trenbidea	Province	Railway	New	*	*	*	State
Aguraingo Errepideko Kontetzio Hormararen Berreraikuntza	Azilu	Road	Repair	*	*	*	Province
Gorbea eta Beste Urtegi Batzuetako Filtroak	Gasteiz	Services	New	231.513,97	Advance	*	Province
Opakua Larrona Errepidea	Agurain	Road	New	*	Aid	*	Province

Probintziako Ospitalea	Gasteiz	Hospital	New	*	100%	*	Province
Santa Cruz de Campezo Gasteiz Nafarra Errepidea Igarotzen Den Kalearen Konponketa eta Saneamendua	Santa Cruz de Campezo	Road	Repair	*	*	*	Province
Gasteiz Errioxa Errepideko Trenbide Zeharbidearen Ezabatzea	Gasteiz	Road	New	341.348,98	25%	*	Province
Caceido Yuso Auzo Bidea	Yuso	Path	Repair	*	*	*	Province
San Vicente de Arana eta Aguraingo Errepideen Arteko Lotura	San Vicente de Arana Agurain	Road	New	145.650,11	*	*	Province
Navaridaseko Bidearen Konponketa	Navaridas	Path	Repair	*	%40	*	Province
Marietako Errotoa	Marieta	Services	New	*	Aid	*	Province
Lapuebla de Labarcako Udal Errepidearen Konponketa	Lapuebla de Labarca	Road	Repair	71.429	40%	*	Province

Lopidana Azucarera Auzo Bidea	Lopidana Gobeo	Path	New	63.368	40%	*	Province
Gasteiz Mekolalde Trenbidearen Elektrifikazioa	Probintzia	Railway	New	2.600.000	*	*	State
Treviñoko Errepidea	Probintzia	Road	New	*	Advance	*	State
Ctne K Probintziako 28 Herritan Telefono Serbitzua Ezartzeko Proiektua	Probintzia	Services	New	*	*	*	Province
Bajauri Ko Auzo Bidea Trevinorekiko Mugan	Bajauri	Path	New	*	*	*	Province
Batxikaboko Auzo Bidea	Batxikabo	Path	New	41.355,20	40%	*	Province
Aldanako Auzo Bidea	Aldana	Path	New	*	40%	*	Province
Langarikako Auzo Bidea	Langarika	Path	New	*	40%	*	Province
Errepideetako Hainbat Paso Ezabatzeko Proposamena	Probintzua	Road	Repair	*	*	*	Province
Tuberkulosiaren Aurkako Sendategi Berria	Gasteiz	Hospital	New	*	*	*	Province

Probintziako Eroetxe eta Asilo Berria	Gateiz Armentia	Hospital	New	250.000	*	*	Province
Villaverde Marañon Errepidea	Villaverde	Road	New	107.000	*	*	Province
Audientziaren Eraikina	Gasteiz	Services	New	*	*	*	Province
Laguardiako Sanatorio (Lezakoa Izan Daiteke)	Goardia Leza	Hospital	New	1.500.000	50%	Yes	State
Gasteizko Kartzela Preso Politikoentzako Ziegak Eraikitze Proiektua	Gasteiz	Prision	Repair	62.304,27	50%	Yes	State
Probintziako Inprentaren Eraikin Berria	Gasteiz	Road	New	*	*	*	Province
Egileor Agurain Errepidea	Agurain	Road	New	42.662,80	*	*	Province
Eskalmendi Ozeta Barrundi Errepidea	Ozeta	Road	New	235.564,00	*	*	Province
La Población Muga Errepidea	Probintzia	Road	New	162.802,33	30%	*	Province
Martioda Ariñez Errepidea	Gasteiz	Road	New	131.008,03	*	*	Province
Murgia Domaikia Errepidea	Murgia	Road	New	49.800	*	*	Province

Laguardia La Puebal de Labarca Errepidea	Goardia Lapuebla de Labarca	Road	New	125.675	*	*	Province
Albaina Errepidea	Probintzia	Road	New	85.000	*	*	Province
Quintana Bernedo Errepidea	Bernedo	Road	New	66.900	*	*	Province
Bernedo Maraion Lapobalción Errepidea	Bernedo	Road	New	75.629	*	*	Province
Lezako Sanatorioko Errepidea	Leza Goardia	Road	New	93.198,19	*	*	Province
Arkaia Villafrancara Doazen Auzo Bidea	Arkaia Gasteiz	Path	New	*	40%	*	Province
Jauregi Ulibarri Gereñu Auzo Bidea	Iruraiz	Path	New	*	50%	*	Province
Armentia Armentia Eliza Auzo Bidea	Armentia	Path	New	*	40%	*	Province
Aretxabaletako Kurbaren Eraldaketa	Gasteiz	Road	Repair	*	*	*	Province
Lezako Errepideko Kurba Baten Zuzenketa	Leza	Road	Repair	*	*	*	Province

Arbonigano Gasteizko Errepidearen Arteko Lotura	Urkabustaiz	Path	*	*	40%	*	Province
Lekamaña Bilboko Errepiadearekiko Lotura Auzo Bidea	Amurrio	Path	*	*	*	*	Province
Gasteizko Samaniego Eskola Taldea	Gasteiz	Services	New	1.006.592,04	50%	*	State
Delika Orduña Errepidea	Delika	Road	New	48.041,79	*	*	Province
Nanclares de Gamboako Errepide Lotura	Nanclares de Gamboa	Road	New	*	*	*	Province
Mezkia, Gasteiz Nafarroa Errepidearen Arteko Lotura	San Millan	Path	New	*	*	*	Province
Zuazo de San Millan eta Inguruko Herrien Arteko Lotura Errepidea	San Millan	Path	New	*	Aid	*	Province
Beortegiko Auzo Bidea	Ayala	Path	New	*	*	*	Province
Karanka Errepidea	Valdegovia	Road	New	*	*	*	Province

Lapuebla de Labarcako Ibaiaren Kanalizazioa	Lapuebla de Labarca	River	New	*	*	*	Province
Markinez Albaina Miranda Errepidea Arabako Zatia 2000 Metro	Markinez	Road	New	139.887	*	*	Province
Amurrio Olabezar Auzo Bidea	Amurrio	Road	New	38.640	40%	*	Province
Mendiguren Gasteizko Errepidea Auzo Bidea	Gasteiz	Path	New	*	40%	*	Province
Villarreal Otxandio Trenbidea	Probintzia	Railway	New	*	*	*	Province
Alsasua Miranda de Ebro Trenbidearen Bikoizketa	Probintzia	Railway	New	*	*	*	State
<i>Second Biennium</i>							
Llodio Santa Luzia Errepidea	Laudio	Path	Repair	*	40%	Yes	Province
Patataren Hobekuntzarako Mintegia	Probintzia	Services	New	*	*	*	State
Elosu Ollerias Errepidea	Elosu	Road	New	44.200	*	*	Province
Gasteizko Aireportua	Gasteiz	Airport	New	*	*	*	State

Zigortuen Granja Experimentala	Labastida	Prision	New	*	*	*	State
Elciegoko Eskoletarako Auzo Bidea Probintzia Errepide Bilakatzea	Elciego	Road	Repair	*	*	*	Province
Zigortuen Erreformatorioa	Oyon	Prision	New	*	*	*	Province
Araya Zalduendo Errepide Probintziala	Araia	Road	New	*	*	*	Province
Balcon de La Riojako Paradorea	Samaniego	Services	New	*	*	*	Province
Laguardia El Villar Errepidea	Goardia	Road	New	296.000	*	*	Province
Añes Lejarzo Erri Ibaizabal Auzo Bidea	Aiara	Path	New	92.121,47	40%	*	Province
Ebro Gaineko 3. Zubia	Probintzia	Bridgek	New	*	*	*	Province
Lapuebla de Labarcako Ur Horniketa	Lapuebla de Labarca	Services	New	*		*	State
Cervantes Pasealekua Armentia Errepidea	Gasteiz Armentia	Road	New	47.000	*	*	Province

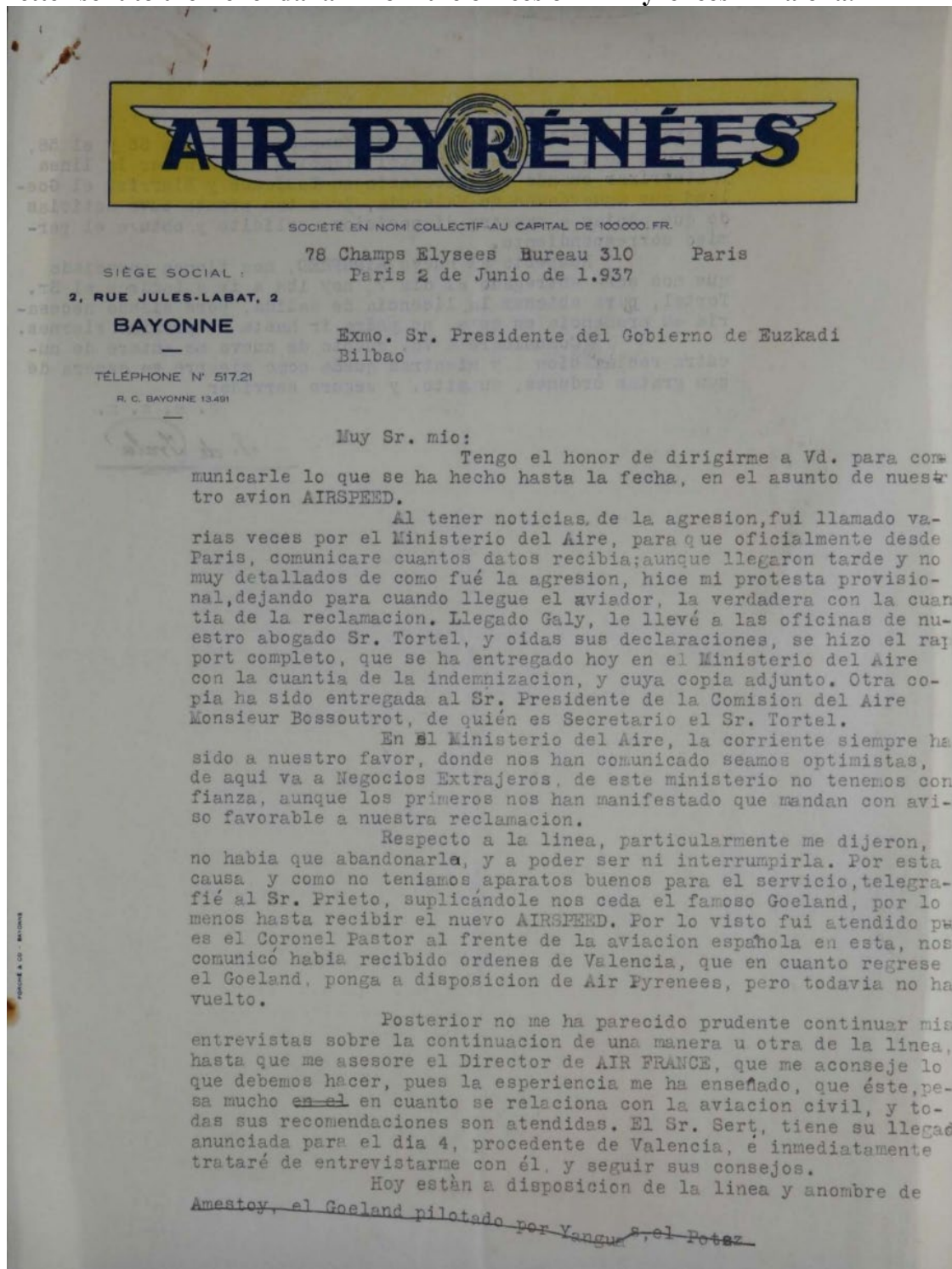
Elciegoko Guardia Zibilaren Koartela	Elciego	Services	New	90.000	Advance	*	Province
Vitoriano Aparregi Lukiano Auzo Bidea	Zuia	Path	New	*	*	*	Province
Valderejo Lalastra Errepidea	Valderejo	Road	New	44.300	*	*	Province
Probintziako Telefono Sarea	Probintzia	Services	*	750.000	20%	Yes	Province
San Roman de Campezo Quintana Auzo Bidea	San Roman de Campezo	Path	New	48.652,92	40%	*	Province
Popular Front							
Zadorra Ibaiko Kolektorak	Gasteiz	River	New	200.000		Yes	Province
Berantevilla Mijancas Toberako Araneko Auzo Bidea	Berantevilla Mijancas Santurde Toberas	Road	New	102.163,64	40%	Yes	Province
Ezkerokotxako Auzobidea	Gauna	Road	New	*	40%	*	Province
Mandojana Legarda Artaza Estarrona Gasteiz Martioda Errepidea	Mandojana Legarda Artaza Estarrona	Road	New	*	40%	*	Province
Valluercako Auzo Bidea	Valluerca	Path	New	*	40%	*	Province

Urtubiko Errepidea	Urtubi	Path	New	52.000	40%	*	Province
Zurbanoko Baltzen Saneamendua	Gasteiz	River	New	75.000	*	*	Province

Source: Made by the author from the minutes of the Management Commissions of Araba, Bizkaia and Gipuzkoa.

10.4 Air Pyrénées photographic appendix

Letter sent to the Lehendakari from the offices of Air Pyrénées in Baiona.



Source: Historical Archive of Euskadi.

Ticket from Parma (Biarritz) to Bilbao from Air Pyrénées, from April 23, 1937.

<p>AIR PYRÉNÉES Billet de Passage N° <u>32</u></p>	
Nom du voyageur	<u>Justo L. Semonte</u>
De	<u>Parma</u>
A	<u>Bilbao</u>
Nom du ou des Transporteurs	<u>Air Pyrénées</u>
Date du vol	<u>23-4-1937</u> Départ de l'aérodrome (heure)
Via ligne	<u>Bayonne - Bilbao</u>
Poids des bagages	<u>4</u> kg.
Franchise	<u>4</u> kg.
Excédent	<u>4</u> kg.
Tarif par kg.	<u>11</u>
Montant perçu	<u>11</u>
<p>Nombre de colis</p>	
<p>Lieu d'émission <u>Bayonne</u></p>	
<p>Date d'émission <u>23-4-1937</u></p>	
<p>AGENT R. P. AIR-PYRÉNÉES <i>Le Fondé de Pouvoir</i> <i>J. L. Semonte</i></p>	
<p>PRIX : <u>850</u></p>	
<p>R.</p>	
<p>CONDITIONS DE TRANSPORT</p> <p>Le contrat de transport est régi par les Conditions Générales de Transport des Voyageurs et des Bagages qui s'appliquent également aux transports intérieurs et internationaux. Un extrait de ces Conditions est inséré au verso du présent billet.</p> <p>Les transports internationaux dans le sens spécial de l'article 1, paragraphes 2 et 3 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, pour l'application de Certaines Règles relatives au Transport Aérien International, sont soumis au régime de la responsabilité établi par cette Convention, qui est en même temps la base pour les Conditions Générales mentionnées ci-dessus.</p> <p>Au cas où la législation anglaise serait applicable, il est bien entendu que les transports qui ne sont pas internationaux, au sens spécial de l'article 1 paragraphes 2 et 3 de la Convention de Varsovie, du 12 octobre 1929, seront soumis à toutes conditions spéciales de responsabilité, publiées par affiches aux aéroports vers et à partir desquels les transporteurs aériens exploitent des services réguliers.</p> <p>Les transporteurs n'acceptent pas de bagages avec une déclaration spéciale d'intérêt à la livraison. Les transporteurs sont à la disposition des passagers pour émettre sur demande de la part des passagers des polices d'assurance pour les bagages. La livraison des bagages est faite au porteur du bulletin de bagages.</p> <p>Sous réserve de modifications du ou des transporteurs.</p>	

Source: Historical Archive of Euskadi.

Envelope for air mail of the Government of Euzkadi (1937)




Source: Personal file of the author.

List of travelers that flew with Air Pyrénées on April 19, 1937.

LISTA DE VIAJEROS QUE HAN HECHO USO DEL
AVION DE LA COMPANIA "AIR PYRENEES"

Nombre.	Departamento.	Fecha del viaje.
Excm ^o . Sr. Don Juan Astigarrabia - Consejero Obras Públicas		19 Abril
Don José Manuel de Cruzabala - Presidencia ó Delegación Bayona		" "
Don Guillermo Guillaume - (El Sr. Cruzabala quedó en cobrarle)		" "
Don Ignacio Lizaso - Presidencia		" "
Don Juan María de Aguirre - Comercio y Abastecimiento		" "
Don A. Atejada - Industria; Marina Mercante		20 "
Don Ignacio de Leizaola - Defensa; Industrias Movilizadas		" "


 SECRETARIA GENERAL

Source: Historical Archive of Euskadi.

Advertising of the Airspeed Envoy III.

Announcing **ENVOY III**



and **QUICKER DELIVERY**

The Series III Envoy, incorporating a stressed skin ply covered wing structure, is being built in large batches, thus ensuring even earlier delivery dates than those previously quoted.

The Cheetah IX

ENVOY

can now be delivered in

FOUR WEEKS

Executives are invited to write on their letter headings for a copy of the "Airspeed Bulletin" sent free. To other people who would like a copy it is sent post free for 6d.

AIRSPED (1934) LIMITED, THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND

Tel.: Portsmouth 2444 (5 lines)

Source: Flight Magazine (January 14, 1937).

Airspeed F-APPQ shot down in front of the Zaldundo-Goikoa farmhouse (1).



Source: Personal file of the author.

Airspeed F-APPQ shot down in front of the Zaldundo-Goikoa farmhouse (2).



Source: Personal file of the author.

Airspeed AS6J Envoy III of the Air Pyrénées Company, registration F-AQAA.



Source: Bae-Systems.

Remains of the Airspeed Envoy F-AQCS piloted by Abel Guidez.



Source: Asturias Photo Library, Constantino Suárez Fund.

Abel Guidez headstone in the cemetery of Ceares (Gijón).



Source: Asturias Photo Library, Constantino Suárez Fund.

Caudron Goeland F-AOMX, after the betrayal of Yanguas on the beach of Zarautz (1).



Source: National Library of Spain.

Caudron Goeland F-AOMX, after the betrayal of Yanguas on the beach of Zarautz (2).



Source: National Library of Spain.

Caudron Goeland F-AOMX, after the betrayal of Yanguas on the beach of Zarautz (3).



Source: National Library of Spain.

Abel Guidez



Source: Personal file of the author.

Léopold Galy



Source: Personal file of the author.

Georges Lebeau and the Negus



Source: Basque Nationalism Archive.

Beech B17R F-APFD being seized by German soldiers on February 15, 1942 (1)



Source: Historical Archive of Euskadi.

Beech B17R F-APFD being seized by German soldiers on February 15, 1942 (2).



Source: Historical Archive of Euskadi.

INDEX OF TABLES, FIGURES AND MAPS

3.1 Graphic: Gastu Publikoaren hazkunde Orokorra, 1870-1937 (BPGren ehunekotan)	41
3.2 Graphic: Gobernuaren Gastu Erreal 1870-1980 (BPG %)	43
3.3 Graphic: Zor Publikoaren Hazkundera BPGaren %tan)	45
3.1 Table: Alemanian, ekoizpen asistentzian okupaturiko langabetuen zenbatekoa	59
3.2 Table: Erresuma Batuan, herri lanetan erabilitako lan eskua	60
4.1 Table: 1923-1928 bitartean Bizkaiko udalerriek (Bilbo salbu) aurrera eramaniko herri lanetan inbertituriko kantitateak	68
4.2 Table: Bilboko Portuan aurrera eramaniko eta proiektaturiko lan nagusiak (1923-1928) ...	69
4.3 Table: Gipuzkoako udalerrietan aurrera eramaniko zerbitzuen eta hezkuntzaren hobekuntzarekin erlazioaturiko herri lan nagusiak (1923ko iraila-1929ko martxoa)	70
4.1 Graphic: Espainaren Kanpo Merkataritza Balantza	95
4.4 Table: Jaulkipen ofizialak eta liberaren kotizazioa	96
4.5 Table: Espainiar Estatuan Ekoizturiko Zementu Salmentak (1930-1933)	102
5.1 Map: Municipalities in the Basque population database	108
5.1 Figure: List of inhabitants of Bilbao, 1935	109
5.2 Figure: Araba population census, 1930, inhabitants registered by profession	111
5.1 Table: Araba, Bizkaia and Gipuzkoa's unemployment, 1930	112
5.2 Table Population in the Basque capitals and provinces: 1860-1991	114
5.1 Graphic: Population in Araba, Bizkaia and Gipuzkoa: 1860-1991	116
5.2 Graphic: Population in the three provinces: 1860-1991	116
5.2 Map: Migration in Spain (%), 1860-1930	117
5.3 Map: Population growth in Euskadi's main municipalities: 1860-1930	121
5.3 Graphic: Population pyramid, Bilbao, 1940	122
5.4 Graphic: Native-immigrant population pyramid, Bilbao, 1940	123
5.5 Graphic: Population pyramid, Donostia, 1940	124
5.6 Graphic: Native-immigrant population pyramid, Donostia, 1940	125
5.7 Graphic: Crude birth and death rates in Euskadi: 1860-1940	127
5.4 Table: Infant Mortality rates in Spain, Araba, Bizkaia And Gipuzkoa	128
5.5 Table: Life expectancy at birth in Euskadi, Spain and Europe: 1860-1930	129
5.6 Table: Male Height Evolution In The Basque Country: 1898-1930	130
6.1 Graphic: Arabako Diputazioaren Aurrekontu Likidazioak	147
6.2 Graphic: Arabako Diputazioko Herri Lan eta Sustapen Gastuen Bilakaera	147
6.1 Table: Herrerako Portuko Aterpetxe-Paradorearen Proiektua	148
6.3 Graphic: Gipuzkoako Diputazioaren Aurrekontu Likidazioak	162
6.4 Graphic: Gipuzkoako Diputazioko Herri Lan eta Sustapen Gastuen Bilakaera	162

7.1 Table: Bizkaiako Siderurgia eta metalurgia lantegi nagusietako langile kopurua (1929-1934)	170
7.2 Table: Langabeziaren Funts Probintzialaren Bilakaera	183
7.3 Table: Etxebizitza berrien eraikuntza Bilbon (1929-1936)	185
7.1 Graphic: Bizkaiko Diputazioko Herri Lan eta Sustapen Gastuen Bilakaera	187
7.4 Table: Ferrokarril material mugikorraren ekoizpena Bizkaiako Industrietan	188
7.5 Table: Estatuaren diru laguntzekin gauzatzea pentsatzen zen herri lan nagusien zerrenda	193
7.2 Graphic: Bizkaiko Diputazioaren Aurrekontu Likidazioak	196
7.6 Table: Bizkaiko Populazio Aktiboa 1930ean (15-65 urte bitartean)	202
7.7 Table: Bilboko Lan Poltsako langabezia osoa pairatzen zuten langileen zerrendaren bilakaera	205
7.8 Table: Bilboko Barruti Judizialeko udalerrietako langabetu oso eta partzialen bilakaera (Kolokazio Bulegoan izena emandako langabetuak)	209
8.1 Table: Necessary building materials and amounts available in Bilbao (28 April, 1937)	228
8.2 Table: Expenses paid by Euzkadi on January 20, 1937	243
8.3 Table: Air Pyrénées' Administrative Posts	244
8.4 Table: Monthly budget draft for Air Pyrénées employees and premises in April 1937	257
8.5 Table: Deliveries made to Air Pyrénées from January 30 to April 20, 1937 (by the Euzkadi government in Bilbao, in the absence of deliveries made by the Paris delegation)	258
8.6 Table: Air Pyrénées French accounts (in francs)	288

ITURRIAK ETA BIBLIOGRAFÍA

Artxibategi eta liburutegiak

Arabako Lurralde Historikoaren Agiritegia (A.L.H.A.)

Biblioteca Nacional de España

Bizkaiko Foru Agiritegi Historikoa (B.F.A.H.)

Bizkaiko Foru Liburutegia

Euskal Abertzaletasunaren Agiritegia (Basque Nationalism Archive)

Euskadiko Artxibo Historikoa (Basque Historical Archive)

Euskal Herriko Unibertsitateko Liburutegia

Gipuzkoako Artxibo Orokorra (G.A.O.)

Datu Baseak

Airhistory online database: http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_EC-.html, (accessed April 12, 2018).

Basque Population Historical Database

Instituto Nacional de Estadística: www.ine.es

Bibliografia

AGIRRE, José Antonio (1978), *Veinte años de gestión del Gobierno Vasco*, Leopoldo Zugaza, Editor, Durango.

AGIRREAZKUENAGA, Joseba (1985), "Euskal Herriaren historia ekonomikoa", INTXAUSTI, Joseba, (Zuz), *Euskal Herria. Errealitate eta egitasmo*, Laboral Kutxa, Donostia.

AGIRREAZKUENAGA, Joseba (1987), *Vizcaya en el siglo XIX: las finanzas públicas de un estado*, UPV-EHU, Leioa.

AGIRREAZKUENAGA, Joseba (2004), "Las vías económicas hacia la revolución agrícola e industrial", *Historia de Euskal Herria. Historia general de los vascos*, Lur, Bilbo.

AGIRREAZKUENAGA, Joseba (2012), *Euskal herritarren burujabetza. Euskal herritarren autogobernu auziaren bilakaeraz (1793-1919). Foruen bidezko erakundetzetik Autonomia Estatutura*, Alberdania, Irun.

AGIRREAZKUENAGA, Joseba eta ALONSO OLEA, Eduardo (ed) (2014), *Bizkaiko Foru Aldundiaren Historia. 1500-2014*, Bizkaiko Foru Aldundia, Bilbo.

AGIRREAZKUENAGA, Joseba. (ed) (2003). *Bilbao desde sus alcaldes: diccionario biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal en tiempos de revolución democrática y social. 1902-1937*, Bigarren bolumena, Bilboko Udala, Bilbo.

AGIRREAZKUENAGA, Joseba and SERRANO, Susana (1999), *Viaje por el poder en el Ayuntamiento de Bilbao. Bilboko Udal Agintean barrena 1799-1999*, Bilboko Udala, Bilbo.

AGUADO, Ana eta RAMOS, María Dolores. (2002), *La Modernización de España (1917-1939): Cultura y Vida Cotidiana*, Síntesis, Madrid.

AIZPURU, Mikel eta RIVERA, Antonio (1994), *Manual de historia social del trabajo, Siglo XXI*, Madrid.

ALBERS, Tilo eta UEBELE, Martin (2015), "The Global Impact of the Great Depression", *Economic History Working Papers*, 218. zenbakia, pp. 1-95.

ALLENDE, Fermín eta VELARDE Pedro (1994), "Infraestructura de comunicaciones en Vizcaya (1857-1975)", *Lurralde*, 17. zenbakia, pp. 295-316.

ALONSO OLEA, Eduardo (1995), *El Concierto Económico (1878-1937). Orígenes y formación de un Derecho histórico*, IVAP, Oñati.

ALONSO OLEA, Eduardo (1997), "La fiscalidad empresarial en Vizcaya 1914-1935. Un beneficio del Concierto Económico". *Hacienda Pública Española*, 141-142. zenbakia, pp. 3-26.

ALONSO OLEA, Eduardo (1999), *Continuidades y discontinuidades de la administración provincial en el País Vasco. 1839-1978. Una «esencia» de los Derechos Históricos*, IVAP, Oñati.

ALONSO OLEA, Eduardo (2010), "El Concierto Económico como herramienta. Crisis económicas y políticas anticíclicas de las Diputaciones vascas 1867-1936", *Boletín de estudios económicos*, 65. Bolumena, 201. zenbakia, pp. 517-562.

ALONSO OLEA, Eduardo (2018), *Firestone Hispania*, Auñamendi Entziklopedia on line), Kontsulta data: 2018ko Irailaren 08a, Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.euskotikaskuntza.eus/eu/firestone-hispania/ar-65615/>

ALONSO OLEA, Eduardo (1996), "La Hacienda provincial: la gran desconocida (1876-1936)". *Hacienda Pública Española*, extra zenbakia, pp 167-191.

ALONSO OLEA, Eduardo (1995), "La política presupuestaria de la Diputación de Vizcaya. 1876-1936". *Cuadernos de Sección. Historia y Geografía*, 23. zenbakia, pp. 207-241.

ALONSO, Teresa (1990), *La Economía de Entreguerras: La Gran Depresión*. AKAL, Madrid.

ALSOP, Joseph (1982), *F.D.R. 1882-1945. The Life and Times of Franklin D. Roosevelt*, Thames and Hudson, London.

ALZOLA, Pablo (2001), *Historia de las Obras Públicas en España*, Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos, Madrid.

ANASAGASTI, Iñaki (1986), *El primer Gobierno Vasco, Vol. II. La gestión civil del primer Gobierno Vasco 1936-1937*, Eusko Jaurlaritza, Gasteiz.

ARBAIZA, Mercedes (1992), “Fecundidad en Vizcaya interior en el siglo XIX: Evolución y determinantes socioeconómicos”, Livi-Bacci, Massimo, *Modelos regionales de la transición demográfica en España y Portugal*, Instituto de cultura Juan Gil Albert, Alicante, pp.167-182.

ARCEDIANO, Santiago (2018), *Alfaro Fournier, Tomas*, Auñamendi Entziklopedia (on line), (Kontsulta data: 2018ko Irailaren 14a), Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/alfaro-fournier-tomas/ar-8698/>

ARMSTRONG, Ellis (1976), *History of Public Works in the United States, 1776-1976*, American Public Works Association, Washington.

ARÓSTEGUI, Julio (ed) (2006), *La República de los Trabajadores: la Segunda República y el Mundo del Trabajo*, Fundación Francisco Largo Caballero, Madrid

ARZAMENA, Ainhoa (2018). *Astigarrabía Andonegui, Juan*. Auñamendi Encyclopaedia (on line), accessed May 10, 2018. Available: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/es/astigarrabia-andonegui-juan/ar-15880/>

ARZAMENA, Ainhoa, (2018), *Olarte Aizpuru, Teodoro*, Auñamendi Entziklopedia (on line), (Kontsulta data: 2018ko Irailaren 13a), Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/olarte-aizpuru-teodoro/ar-116470/>

ARREGI, Begoña. eta DÁVILA, Andrés. (eds.) (2005), *Reproduciendo la vida, manteniendo la vida. Reflexiones sobre la fecundidad y el cuidado familiar desde la experiencia en Euskadi*, UPV-EHU, Bilbo.

ARRIETA, Leyre (2011), *Fondo Gobierno de Euzkadi (1936-1979): Historia y contenido, Publicaciones del Archivo Histórico Nacional de Euskadi*, Eusko Jaurlaritza, Gasteiz.

ARRIETA, Leyre, eta; BARANDIARAN, Miren (2003), *Diputación y modernización: Gipuzkoa 1940-1975*, Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia.

ARROYO, María Luz (2001), *Industria y trabajo en el New Deal de Franklin D. Roosevelt a través de la prensa española, 1932-1936*, Universidad Complutense, Madrid, Argitaratu gabeko doktoretza tesia

ASHFORD, Douglas eta KELLEY, E.W. (1986), *Nationalizing social security in Europe and America*, Jai Press, Estau Batuak.

Auñamendi Entziklopedia (2018), *Armentia Garmendia, Moisés*, Auñamendi Entziklopedia (on line), (Kontsulta data: 2018ko Irailaren 14a)]. Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/armentia-garmendia-moises/ar-143273/>

Auñamendi Entziklopedia (2018), *Liceaga Larburu, Miguel*, Auñamendi Entziklopedia (on line), (Kontsulta data: 2018ko Irailaren 30a), Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/liceaga-larburu-miguel/ar-88109/>

Auñamendi Entziklopedia (2018), *Trecu Irigoyen, José de*, Auñamendi Entziklopedia (online), (Kontsulta data: 2018ko Irailaren 23a), Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/trecu-irigoyen-jose-de/ar-136048/>

AYALA, Francisco Javier (kor) (2001), *Historia de la Tecnología en España*. Valatenea, Teruel.

AZAÑA, Manuel (1996), *Memorias de guerra 1936-1939*, Grijalbo-Mondadori, Barcelona,

AZAROLA, Emilio (1933), “Crisis industrial de 1929”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2621. zenbakia, pp. 233-236

AZAROLA, Emilio (1935), “Economía política y plutología”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2670. zenbakia, pp. 222-225.

AZPIRI, Ana (2000), *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*, Eusko Jaurlaritza, Gasteiz.

BARRUSO, Pedro (1996), *El Movimiento Obrero en Gipuzkoa Durante la II República. Organizaciones Obreras y Dinámica Sindical (1931-1936)*, Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia.

BARRUSO, Pedro (2016). “La guerra del comandante Troncoso. Terrorismo y espionaje en Francia durante la Guerra Civil Española”. *Diacronie, Studi di Storia Contemporanea*, 28. zenbakia, 4.

BEASCOECHEA, José María (1995), *Desarrollo económico y urbanización en la ría de Bilbao. La conformación urbana de Getxo (1836-1930)*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

BEASCOECHEA, José María eta GONZÁLEZ, Manuel (2000), “Del campo a la ciudad, la urbanización del País Vasco durante la primera industrialización”, MIEZA, Rafael eta GARCÍA, Juan Antonio, *Haciendo historia: homenaje a M^a Ángeles Larrea*, UPV-EHU, Bilbo, pp. 27-44.

BEASCOECHEA, José María (2002), “La ciudad segregada de principios del siglo XX. Neguri, un suburbio burgués de Bilbao”, *Historia Contemporánea*, 24. Zenbakia, pp 245-280.

BEN-AMI, Shlomo (2012), *El cirujano de Hierro: La Dictadura de Primo de Rivera 1923-1930*, RBA, Barcelona.

BERDÚN, Pilar (2001), “Intervencionismo y gasto público en Europa 1870-1920”, *Acciones e Investigaciones Sociales*, 13. zenbakia, pp. 235-263.

BERNSTEIN, Michael (1987), *The Great Depression: Delayed Recovery and Economic Change in America, 1929-1939*. Cambridge Univeristy Press, New York.

BESTEIRO, Julián (1934ko maiatza), “La nueva política: Roosevelt”, *Leviatán*, Madrid, pp. 131-135.

BUSTELO, F. (1932), “Algunos problemas económicos de las obras públicas”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, Número 2592. zenbakia, pp. 117-120.

BUSTELO, Francisco (1931) “Deuda y Cambio”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, Número 2570, pp. 133-135.

BUSTILLO, Victoria Eugenia. (2005), *Bilbao 1940-1975: del auge al inicio del declive, un estudio histórico-demográfico*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

CABRERA, Mercedes (1976), “Organizaciones patronales y cuestión agraria en España (1931-1936)”, GARCÍA, José Luis, *La cuestión agraria en la España contemporánea*, Cuadernos de Dialogo, Madrid, pp. 101-150.

CABRERA, Mercedes (1998), *La Patronal ante la II República, Organizaciones y estrategia (1931-1936)*, Siglo XXI, Madrid.

CABRERA, Mercedes (2003) “Historia de un Desencuentro: La Patronal Ante la Política Económica de la Segunda República (1931-1933)”, *Pasado y Memoria, Revista de Historia Contemporánea*, 2. Zenbakia, pp. 33-52.

CALVO, Francisco. (1998), *La Cultura de Entreguerras: Entre la Desolación y el Combate*, Historia 16, Temas de Hoy, Madrid.

Cámara De Comercio, Industria Y Navegación De Bilbao (1933), *Memoria comercial del año 1933*, Grijelmo, Bilbo

CAPEL, Horacio (1975), *Capitalismo y morfología urbana en España*, Los libros de la Frontera, Barcelona.

CAPEL, Horacio (2013), *La morfología de las ciudades. III. Agentes urbanos y mercado inmobiliario*, Ediciones del Serbal, Barcelona.

CARRERAS i PUIGDENGOLAS, Josep Maria, BERNAT i FALOMIR, Jordi, RIERA i FIGUERASEL, Pilar (2009), *Plan general de obras públicas de 1935: política, infraestructuras y territorio*, Generalitat de Catalunya, Barcelona.

CARRERAS, Albert, eta TAFUNELL, Xavier (2003), *Historia económica de la España contemporánea*, Critica, Barcelona.

CARRERAS, Albert. eta TAFUNELL, Xavier (Kor) (1989), *Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX*, Fundación BBVA, Bilbo.

CASTELLS, Luis, LUENGO, Félix (1988), "El proceso de modernización de Guipúzcoa (1876-1920)". *Ekonomiaz*, 9-10 zenbakia, pp. 255-276.

CHESNAIS, Jean Claude (1992), *The Demographic Transition. Stages, Patterns and Economic Implications*, Oxford, Clarendon Press.

CHUECA, Fernando (2005), *Breve Historia del Urbanismo*, Alianza Editorial , Madrid.

CODERCH, Ricardo (1933), “Consideraciones sobre el paro forzoso”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2619, pp. 177-179.

COMÍN, Francisco (1988), *Hacienda y economía en la España contemporánea, 1800-1936*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.

COMÍN, Francisco (2011), “La crisis económica durante la Segunda República Española (1931-1935)”, *Mediterráneo económico*, 19. Zenbakia, pp. 77-92.

COMÍN, Francisco (2013), “Las crisis y los arreglos de la deuda soberana en la España contemporánea (1808-2012)”, *Revista de la historia de la economía y de la empresa*, 7. zenbakia, pp. 241-273.

COMÍN, Francisco eta HERNÁNDEZ, Mauro (2013), *Crisis Económicas En España. 1300-2012. Lecciones De La Historia*, Alianza Ensayo, Madrid.

COMÍN, Francisco., HERNÁNDEZ, Mauro. eta LLOPIS, Enrique, (ed), *Historia Económica de España. Siglos X-XX*, Crítica, Barcelona.

CORTET, Pierre and ESPÉRON, Robert (2000), *Le Caudron Goéland*, LELA Presse.

CUSIDÓ, Teresa Antónia, eta GIL, Fernando (2012): “Los censos en España: Entre continuidad y cambio (1857-1970)”, *Revista De Demografía Histórica*, XXX, 1, pp. 29-68.

DAWLEY, Alan (1991), *Struggles for Justice: Social Responsibility and the Liberal State*, Harvard University Press, Cambridge.

DESTREM, Louis (November 1996), “Espagne”, *La Dépêche du Midi*, Supplément hors-série de La Dépêche du Midi, p. 28-31. From: <http://www.cervantesvirtual.com/obra/espagne/>

DÍAZ FREIRE, José Javier (1990), *Expectativas y frustraciones de la Segunda República*, UPV/EHU, Bilbo.

DÍAZ, Onésimo (1995), *En los orígenes de la autonomía vasca: la situación política y administrativa de la Diputación de Álava (1875-1900)*, IVAP, Oñati.

DÍAZ, Onésimo (2016), *En la lucha por la autonomía vasca. La situación política y económico-administrativa de la Diputación de Álava (1900-1923)*, IVAP, Oñati.

DOMINIQUE, Chapuis (2002), *Roman Karmen, une légende rouge*, Broché, París.

Editoriala (1931), “Cartera de Bilbao. El presidente de la Comisión Gestora provincial, don Rufino Laiseca, hace interesantes manifestaciones a una representación de la U.G.T.”, *El Liberal*, Azaroak 15. 10.947. zenbakia, p. 6.

Editoriala (1932), "Las gestiones del ministro señor Prieto, y sus resultados", *Información*, 1932ko maiatzaren 30a.

Editoriala (1932ko otsaila), “Posible situación económica de nuestros nietos. Resumen de la conferencia organizada por el Comité Hispano-Inglés y dada en la Residencia de Estudiantes el día 10 de junio de 1930”, *Revista Residencia*, 1. Zenbakia, Madrid, pp. 15.

Editoriala (1933), “El Consejo de Obras Públicas”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2615. zenbakia, pp. 77.

Editoriala (1933), “El reflejo de la crisis en los diversos ramos de la vida comercial de Vizcaya”, *Información*, 1933ko urtarrilak 30.

- Editoriala (1933), “La Bolsa de Bilbao en 1932”, *Información*. 1933ko otsailaren 14^a.
- Editoriala (1933), ”La exención total de impuestos a las nuevas construcciones”, *Propiedad y construcción*, 1933ko urtarrila.
- Editoriala (1934), “Las exenciones a la construcción en los pueblos de Vizcaya se prorrogan hasta el 20 de julio próximo”, *Propiedad y construcción*, 1934ko maiatza.
- Editoriala (1934), “El presupuesto provincial para 1935”, *Información*, 1934ko abenduak 31.
- Editoriala (1934), “Prórroga de las exenciones a los edificios de nueva construcción”, *Propiedad y construcción*, 1934ko uztaila.
- Editoriala (1936), “En la Diputación se celebró esta mañana una magna asamblea para estudiar soluciones al paro obrero y crisis industrial”, *La Libertad*, 1936ko apirilaren 11, p.1.
- Editoriala. (1934) “La disminución en la actividad de las obras públicas y particulares”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2650, pp. 298.
- EDSFORTH, Ronald (2000), *The New Deal: America's Response to the Great Depression*, Blackwell, Hoboken.
- EDWARDS, Paul (1987), *Las huelgas en los EEUU, 1881-1974*, Ministerio. de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.
- EGEA, Pedro María (2003), “La Coyuntura Económica de 1930 en España”, *Anales de la Historia Contemporanea*, 19. zenbakia, pp. 415-434.
- El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados Municipales (1936), *Legislación Social, Colocación Obrera, Paro Obrero*, Abella, Madrid.
- ERKOREKA, Mikel (2014), "Bizkaiko krisi industrialaren azterketa (1929-1936): langabezia eta krisi fiskala", *Vasconia*, 40. Zenbakia, pp.91-119.
- ERKOREKA, Mikel (2017), *Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako finantza publikoak, Diktadura, 1929ko krisi ekonomikoa eta II. Errepublikaren garaian (1925-1937), Suitzarekin aldaraketa eta federalismo fiskalaren teoriari ekarpena*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.
- ESPUELAS, Sergio (2010), “El seguro de desempleo en España en la II República, 1931-1936. La evolución de las tasas de cobertura”, SILVESTRE, Javier eta PONS, Jerónia (ed), *Los orígenes del Estado del Bienestar en España, 1900-1945*, pp. 183-216.
- ESPUELAS, Sergio (2012): “La creación del seguro de desempleo en la II República: un análisis de su impacto y de por qué fue voluntario”. *9th AEHE Conference*, Murcia.
- ESPUELAS, Sergio (2013), “La evolución del gasto social público en España (1850-2005)”, *Estudios de historia económica*, 63. Zenbakia, pp. 1-113.

ESPUELAS, Sergio (2013), “Los obstáculos al desarrollo de los seguros sociales en España antes de 1936: el caso del seguro de desempleo”, *Revistas de Historia Industrial*, 52. zenbakia, pp. 77-110.

ESPUNY, Maria Jesús eta PAZ, Olga (2017), “Reflexiones sobre el paro agrícola en la Segunda República (I): términos municipales y colocación obrera”, *IUSLabor*, 1. Zenbaki, pp. 1-20.

ETXANIZ, Iñaki eta IPIÑA, Aritz (2017), “Al servicio de una nueva ciudad. “El problema escolar” y las políticas de empleo municipales en el despertar de las metrópolis”, OTERO, Luis Enrique eta PALLOL. Rubén (ed), *La sociedad urbana en España, 1900-1936*. Catarata, Madrid, pp. 248-287.

Eusko Jaurlaritz (1984), *Eliodoro de la Torre. Primer consejero de hacienda*, Eusko Jaurlaritz, Gasteiz.

FARR, Finis (1972), *F.D.R.*, Arlington House, New York.

FLORA, Peter (1983), *The growth of mass democracies and welfare states*, Macmillan Press, Londres.

FOGEL, Robert (2009), *Escapar al hambre y la muerte prematura, 1700-2100: Europa, América y el Tercer Mundo*, Alianza editorial, Madrid.

FORSYTH, Robert (2012), *Aces of the Legion Condor*, Osprey Publishing, Oxford.

FRADE del, Hernán (2008). “El Derribo de Abel Guidez en septiembre de 1937”. *Bedoniana: anuario de San Antolín y Naves*, 10. zenbakia, p. 120-127.

FRAILE, Pedro (2000), “La Intervención Económica Durante la Segunda República”. VELARDES, Juan (kor), *Historia de un Esfuerzo Colectivo*, Madrid, Fundación BOSCH, pp. 403-454.

FUSI, Juan Pablo (1975), *Política Obrera en el País Vasco 1880-1923*. Turner, Madrid.

FUSS, H. (1926) “Unemployment in 1925”, *World of Work Magazine*, 14. Zenbakia, Ginebra.

FUSS, H. (1927), “Money and unemployment”, *World of Work Magazine*, 16. Zenbakia, Ginebra.

GALBRAITHEN, John Kenneth (1985), *El Crack del 29*, Ariel, Barcelona.

GARCÍA Rocío. (2003), *Emigrar a la Ría de Bilbao. Factores de expulsión y selección del capital humano*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

GARCÍA, Ángel (1935) “El Paro y las obras públicas”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2681. zenbakia, pp. 428-431.

GARCÍA, Milagros, VELASCO, Roberto, MENDIZÁBAL, Arantza (1981), *La economía vasca durante el franquismo (1936-1980)*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbo.

GARCÍA, Rocío (2005), *Historias de Emigración. Factores de expulsión y selección del capital humano en la emigración a la Ría de Bilbao (1877-1935)*, UPV-EHU, Bilbo

GARCÍA, Rocío eta ZARRAGA, Karmele (2013), “Pautas de Modernización de las ciudades medias vizcaínas, 1940-1975”, *Revista de Demografía Histórica*, 32, 2, pp. 47-86.

GARCÍA, Rocío, PAREJA, Arantza and ZARRAGA, Karmele (2007), “¿Saber leer? ¿Saber escribir? El proceso de alfabetización en el País Vasco (1860-1930)”, *Revista de Demografía Histórica*, 25, 1, pp. 23-58.

GARMENDIA, Juan (2008)), *Castro Casal, Luis*, Auñamendi Entziklopedia (on line), (Kontsulta data: 2018ko Irailaren 23a), Eskuragarri hemen: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/castro-casal-luis/ar-26935/>

GARRIDO, Luis (1991), “Constitución y reformas socioeconómicas en la España de la II República”, *Historia Contemporánea*, 6. zenbakia, pp. 173-190

GARROCHO, Francisco Javier (2012) “Educación y modelos de género en Europa durante los siglos XIX y principios del XX: “el modelo de Finlandia” y el nacimiento del feminismo europeo”, *Cuestiones Pedagógicas*, 21. zenbakia, pp. 391-417.

GARSIDE, William Redvers. (1990), *British Unemployment 1919-1939: A Study in Public Policy*. Cambridge University Press, Cambridge.

GIL, Julio. (1996), *La Segunda República: Esperanzas y frustraciones*, Historia 16 Madrid.

GIL, Miguel Ángel (2009), “Ingeniería y Matemática en España en la primera mitad del siglo XX: Pedro Miguel González-Quijano (Jerez de la Frontera, 23-IV-1870 - Madrid, 3-XI-1958)”, *La Gaceta de la Real Sociedad Matemática Española*, 12. bolumena, 4. zenbakia, pp. 751-772.

GOIOGANA, Iñaki (2009): “Antón Irala y la primera delegación del Gobierno Vasco en los EE.UU.”, *Hermes*, n. 31, p. 84-90.

GÓMEZ-GUILLAMON, Félix. (1994), *Air services in nationalist Spain during the civil war, 1936-1939*, Spanish Book club, Hove (East Sussex).

GÓMEZ, Antonio. eta SAN ROMÁN, Elena (2005), “Transportes y comunicaciones”, CARRERAS, Albert. eta TAFUNELL, Xavier (Kor), *Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX*, *Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX*, II. bolumena, pp. 509-572.

GÓMEZ, Javier (2014), *Matar, purgar, sanar. La represión franquista en Álava*, Tecnos, Madrid,

GONDRA, María. Victoria (1984), *El Bilbao de Julio de Lazúrtegui*, Cámara de Comercio de Bilbao, Bilbo.

GONZALEZ, Eduardo eta NAVARRO, Rocío (2012), *España del Frente Popular: Política, sociedad, conflicto y cultura en la España de 1936*, Comares, Granada.

- GONZALEZ, Eduardo. (2005), *La España de Primo de Rivera: La modernización autoritaria 1923-1930*, Alianza Editorial, Madrid.
- GONZÁLEZ QUIJANO, Pedro Miguel (1931) “El Problema del Paro III”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, Número 2571, pp. 150-152.
- GONZÁLEZ QUIJANO, Pedro Miguel. (1931), “El Problema del Paro”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2568. zenbakia, pp. 97.
- GONZÁLEZ, Javier (2006), *Aspectos militares de la Guerra Civil: La actuación en España de la Legión Cóndor*, Universidad de León, León.
- GONZÁLEZ, Manuel (ed.) (2009), *La consolidación de la metrópoli de la ría de Bilbao*, 2 Bol. Fundación BBVA, Bilbo.
- GONZÁLEZ, Manuel (1995), *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, UPV/EHU, Bilbo.
- GONZÁLEZ, Manuel (1976),” Acumulación de capital y crisis en el sector agrícola”, GARCÍA, José Luis, *La cuestión agraria en la España contemporánea*, Cuadernos de Dialogo, Madrid, pp.31-98.
- GONZÁLEZ, Manuel eta GARMENDIA, José María (1988), *La guerra civil en el País Vasco. Política y Economía, Siglo XXI*, Madrid.
- GONZÁLEZ, Manuel, GARCÍA, Rocío. and ZARRAGA, Karmele (2011), “La zonificación social de la Ría de Bilbao, 1876-1930”, PAREJA, Arantza (ed.), *El capital humano en el mundo urbano. Experiencia desde los padrones municipales (1850-1939)*, UPV-EHU, Leioa, pp. 15-44.
- GONZÁLEZ, Manuel, URRUTIKOETXEA, José Gregorio. eta ZARRAGA, Karmele (2015), *La "otra industrialización" del País Vasco las pequeñas y medianas ciudades: capital humano e innovación social durante la primera industrialización*, UPV/EHU, Bilbo.
- GONZÁLEZ, Manuel, y URRUTIKOETXEA, José Gregorio. eta ABAD, Rocío. (2007), *Las ciudades mineras de la ría de Bilbao durante el Boom minero. Inmigración, capital humano y mestizaje*, UPV/EHU, Bilbo.
- GONZÁLEZ, Manuel. (ed.) (2001), *Los orígenes de una metrópoli industrial: La ría de Bilbao*, 2 Bol., Fundación BBVA, Bilbo.
- GONZALEZ, Miguel Ángel (1974), *Problemas de la Segunda República*, Júcar, Madrid.
- GRANJA, José Luis de la (2007), *El oasis vasco: el nacimiento de Euskadi en la república y la Guerra Civil*, Tecnos, Madrid.
- GRANJA, José Luis de la (2008), *Nacionalismo y II República en el País Vasco. Estatutos de autonomía, partidos y elecciones. Historia de Acción Nacionalista Vasca, 1930-1936*, Siglo XXI, Madrid.
- GRANJA, José. Luis de la. (koord) (2013). *Indalecio Prieto. Socialismo, Democracia y autonomía*, Biblioteca Nueva, Madrid.

- GRAVAGNUOLO, Benedetto (1998), *Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960*, Akal, Madrid.
- GUZDA, Henry P (1983ko ekaina) “The U.S. Employment Service at 50: It Too Had to Wait Its Turn”, *Monthly Labor Review*, 106. bolumena, 6. zenbakia, pp.12-19
- HALASZ, Nicholas (2011), *Roosevelt through foreign eyes*, Literary Licensing, Estatu Batuak.
- HEFFER, Jean (1982), *La Gran Depresión*, Ediciones Narcea, Madrid.
- HERNANDO, Josu. (2017), *La Transición de la fecundidad en el País Vasco durante el franquismo*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.
- HOOVER, Herbert (1953), *The Memoirs of Herbert Hoover. The Great Depression, 1929-1941*, Hollis & Carter, London.
- IGLESIAS, María Antonia (2006), *Maestros de la República, Los otros santos, los otros mártires*, La Esfera de los Libros, Madrid.
- IRUJO, Xabier (2015), *Gernika 1937: The Market Day Massacre*, University of Nevada Press, Reno.
- IRUJO, Xabier (2016), “Relación de bombardeos contra núcleos urbanos y localidades en Hegoalde (1936-1937)”, in AGIRREAZKUENAGA, Joseba and URQUIJO, Mikel, *Senderos de la memoria: relación de espacios vinculados a la memoria de la guerra civil*, 2. bol, pp. 106-150.
- IRUJO, Xabier (2017), *Gernika, 26 de abril de 1937*, Crítica, Barcelona
- IRUJO, Xabier (2017), *La verdad alternativa: 30 mentiras sobre el bombardeo de Gernika*, Txertoa, Donostia.
- J.L.U. (1933) “Las obras públicas y el paro obrero”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2620, pp. 206-207.
- JACKSON, Robert (2015), *Messerschmitt Bf 109 A–D series*, Osprey Publishing, Oxford.
- JAÉN, Manuel (2004), “La ley de Wagner, un análisis sintético”, *Papeles de trabajo del Instituto de Estudios Fiscales. Serie economía*, 6. zenbakia, pp. 3-59.
- JIMENÉZ de ABERASTURI. Carlos y MORENO, Rafael (2009), *Al servicio del extranjero: Historia del servicio vasco de información (1936-43)*, A. Machado Libros, Madrid.
- JIMÉNEZ FRAUD, Alberto (1989), *Residentes, semblanzas y recuerdos*, Alianza Editorial, Madrid.
- JOLLY, Jean (1960-1977), *Dictionnaire des Parlementaires français, 1889-1940*, Presses Universitaires De France, Paris.

- JULIÁ, Santos (1987), “Objetivos políticos de la legislación laboral”. TUÑÓN DE LARA, Manuel. (zuz.), *La Segunda República española: el primer bienio*, Siglo XXI, Madrid, pp. 27-48.
- JULIÁ, Santos (2007), *Manuel Azaña, obras completas. escritos póstumos. apuntes 1899-1939*, 2. Bol., Centro de Estudios Constitucionales, Madrid.
- KEYNES, John M. (1933), *The means to prosperity*, Macmillan, London.
- KEYNES, John M. (1926), *The end of Laissez-Faire*, Hogarth Press, London pp.
- KEYNES, John M. (2006), *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*, Fondo de Cultura Económica de España, Madrid.
- KINDLEBERGER, Charles (1985), *La Crisis Económica 1929-1939*, Critica, Barcelona.
- KITCHEN, Martin (1992), *El Periodo de Entreguerras en Europa*, Alianza Editorial, Madrid.
- KOLTSOV, Mijail (2009), *Diario de la Guerra Española*, Ediciones Planeta, Barcelona.
- LADRÓN DE GUEVARA, Ernesto (2000), *La conformación del sistema educativo en Álava (1860-1936). Centralización y foralismo*, Arabako Foru Aldundia, Gasteiz.
- LARRINAGA, Carlos (2006), *De la Diputación Foral a la Diputación Provincial de Guipúzcoa: autonomía administrativa y modernización económica durante la Restauración (1875-1902)*, Instituto Dr. Camino, Donostia.
- LARRINAGA, Carlos (2013), *Diputaciones provinciales e infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo XX (1900-1936). El caso guipuzcoano (puertos, ferrocarriles y carreteras)*, UPV-EHU, Bilbo.
- LEGORBURU, Elena. (1991), “La Industria Guipuzcoana Entre 1930 y 1936: Incidencia de la Crisis Económica”, *Revista de Historia Económica*, XI. urtea, 2. zenbakia, pp. 361-394.
- LÓPEZ FDEZ DE LASCOITI, Enrique (2009), “Crack de 1929: Causas, desarrollo y consecuencias”, *Revista Internacional del Mundo Económico y del Derecho*, 1. bolumena. pp. 1-16.
- LOZANO, Claudio (1994), *La educación en los siglos XIX y XX*, Síntesis, Madrid.
- LUEBBERT, Gregory (1997), *Liberalismo, Fascismo o Socialdemocracia: Clases Sociales y Orígenes Políticos de los Regímenes de la Europa de Entreguerras*, Pressas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza.
- LUENGO, Felix (1990), *Crecimiento Económico y Cambio Social. Guipuzcoa 1917-1923*, EHU-UPV, Bilbao.
- LUENGO, Félix (1991), *La crisis de la Restauración. Partidos, elecciones y conflictividad social en Guipúzcoa, 1917-1923*, UPV/EHU, Bilbao.
- LUENGO, Felix. (1999), *San Sebastián. La vida cotidiana de una ciudad*, Txertoa, Donostia.

- LYNCH, Julia (2002), *Age in the Welfare State: The Origins of Social Spending on Pensioners, Workers, and Children*, Cambridge, Londres.
- MALEFAKIS, Edward (1978). “Análisis de la Reforma Agraria durante la Segunda República”. *Agricultura y sociedad*, 7. zenbakia, pp. 35-51.
- MARTÍN, Manuel (2009), “La económica política en la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1855-1936, estudio introductorio”, *Lecciones de Economía Matemática*, Fundación de las Cajas de Ahorros, Madrid, pp. 9-109.
- MARTIN, P. W. (1926), “Overproduction and underconsumption: a remedy”, *International labour review World of Work Magazine*, 14. zenbakia, Ginebra.
- MARTÍN, Pablo (1995), “Problemas económicos y reformas estructurales”, *Ayer*, 20. Zenbakia, pp. 173-192.
- MARTÍN, Pablo. eta COMÍN, Francisco (zuz) (1991), *Historia de la Empresa Pública en España*, Espasa-Calpe, Madrid.
- MARTÍNEZ, Jan (March 15, 2016), “Giner de los Ríos o el viaje al interior del exilio”, *El País* (online), (Accessed: May 11, 2018).
- MARTÍNEZ, Ascensión (2002), “Cronología y bibliografía de Manuel Irujo Olló (1891-1981)”, *Vasconia*, 32. zenbakia, pp. 209-232.
- MAS, Elias (2000), *Bilbao, Arquitectura y Arquitectos, Bilbao*, Fundación Bilbao, pp. 83-84.
- MC ELVAINE, Robert (1984), *The Great Depression; America 1929-1941*, Times Book, New York.
- MENDIOLA, Fernando (1998), “Emakumeen enplegua Iruñean (1840-1996)”, *Huarte de San Juan, geografía e Historia*, 5. zenbakia, pp. 91-138
- MENDIOLA, Fernando (1999). “Genero, enplegua eta familia estrategiak Iruñean (1840-1930)”, *Vasconia; Cuadernos de historia-geografía*, 28. zenbakia, pp. 193-215.
- MENDIOLA, Fernando (2001), *Migraciones, coresidencia y empleo: estrategias familiares en los inicios de la industrialización (Pamplona, 1840-1930)*, Universidad Pública de Navarra, Argitaratu gabeko doktoretza Tesia.
- MENDIOLA, Fernando (2002), *Inmigración, familia y empleo. Estrategias familiares en los inicios de la industrialización, Pamplona, 1840-1930*, Euskal Herriko Unibertsitateko Argitalpen Zerbitzua, Bilbo.
- MESS, Ludger (2008), “Tan lejos, tan cerca, el Gobierno Vasco en Barcelona y las complejas relaciones entre el nacionalismo vasco y el catalán”, *Historia contemporánea*, 37, pp. 557-591.
- Ministerio de Gobernación (1935ko azaroaren 1a), “Ley Municipal, de 31 de octubre de 1935”, *Gaceta de Madrid*, 305. Zenbakia, pp. 898-919.
- Ministerio de Gobernación (1935ko azaroaren 3a), “Ley Municipal (rectificada), de 31 de octubre de 1935”, *Gaceta de Madrid*, 307. Zenbakia, pp. 970-991.

Ministerio de Obras Públicas. (1931ko maiatzaren 25) “Ley del 25 de mayo de 1931”, *Gaceta de Madrid*.

Ministerio de Trabajo y Previsión (1931ko azaroaren 28a) “Ley organizando por el Estado, bajo la dependencia de este Ministerio, la colocación obrera con el carácter de nacional, pública y gratuita”, *Gaceta de Madrid*, 332. Zenbakia, pp. 1262-1264.

Ministerio de Trabajo y Previsión (1931ko irailaren 9a) “Ley aprobando y ratificando con fuerza de Ley los Decretos que se inserta, dictados por este Ministerio, en las fechas que se expresan”, *Gaceta de Madrid*, 253. Zenbakia, pp. 1762-1763.

Ministerio de Trabajo y Previsión (1931ko maiatzaren 25aren 13a), “Decreto creando un servicio para el fomento y régimen de la previsión contra el paro involuntario de trabajo”, *Gaceta de Madrid*, 147. Zenbakia, pp. 963-965.

Ministerio de Trabajo y Previsión (1931ko uztailaren 19), “Decreto declarando prohibido para lo sucesivo, en Andalucía y demás comarcas donde hubiera venido practicándose el régimen de repartos de jornaleros parados entre propietarios y arrendatarios agrícolas, durante la crisis de trabajo”, *Gaceta de Madrid*, 200. Zenbakia, pp. 566.

Ministerio de Trabajo y Previsión (1932 abuztuaren 13a) “Decreto y Reglamento de 6 de Agosto de 1932; colocación de obreros; Registros y Oficinas”, *Gaceta de Madrid*, 226. Zenbakia, pp. 1156-1166.

Ministerio de Trabajo y Previsión (1932ko martxoaren 13), “Ley relativa a recargos en las contribuciones e impuestos que se mencionan”, *Gaceta de Madrid*, 73. Zenbakia, pp. 1818-1827.

Ministerio de Trabajo y Previsión (1934ko martxoaren 23), “Ley autorizando al Ministro de este Departamento, durante el año natural en curso, para utilizar con carácter excepcional en los expedientes de construcción de obras relacionadas con los servicios de este Departamento que tengan proyecto aprobado y créditos presupuestos, las facilidades que se consignan en los artículos que se citan”, *Gaceta de Madrid*, 82. Zenbakia, pp. 2212.

Ministerio de Trabajo y Previsión (1934ko uztailaren 8a), “Ley relativa al paro obrero”, *Gaceta de Madrid*, 189. Zenbakia, pp. 267-268.

Ministerio de Trabajo y Previsión (1935 abuztuaren 29a) “Orden dictando normas para los trabajadores extranjeros cuyas peticiones de autorización para trabajar en España no hayan sido resueltas con anterioridad al Decreto de 29 de Agosto de 1935”, *Gaceta de Madrid*, 297. Zenbakia, pp. 674.

Ministerio de Trabajo y Previsión (1935ko abuztuaren 31a), “Decreto autorizando a los Ayuntamientos de las provincias en donde exista paro involuntario para establecer una décima sobre la contribución territorial e industrial”, *Gaceta de Madrid*, 243. Zenbakia, pp. 1684-1685. eta

Ministerio de Trabajo y Previsión (1935ko ekainaren 26a), “Ley de 25 de junio de 1935 dictando normas para remediar el paro obrero”, *Gaceta de Madrid*, 177. Zenbakia, pp. 2442-2446.

Ministerio de Trabajo y Previsión (1935ko ekainaren 26a), “Ley de 25 de junio de 1935 dictando normas para remediar el paro obrero”, *Gaceta de Madrid*, 177. Zenbakia, pp. 2442-2446.

MIRALLES, Ricardo (1988). “La Crisis Económica de los Años Treinta en el País Vasco”, *Ekonomiaz*, 9-10 Zenbakia, pp. 277-300.

MOLINA, Fernando eta ROJO, Juan Carlos (2002), *Historia del Túnel de Artxanda (1900-2002). El Urbanismo y las Comunicaciones de Bilbao*, Artxandako Tunelak, Bilbo.

MORTERA, Artemio (2010), “Douglas DC-2 (& DC1) en España (I)”, *Revista española de historia militar*, 123. zenbakia, p. 65-76

MOSS, David (2002), *When All Else Fails: Government as the Ultimate Risk Manager*, Harvard University Press, Cambridge.

MUNIZ, Miguel Ángel. (1974), *Problemas de la Segunda República*, Júcar, Madrid.

MUÑOZ, Francisco Javier (2011), *La arquitectura racionalista en Bilbao (1927-1950). Tradición y modernidad en la época de la máquina*, UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

MURPHY, Daryl. (2008), *The planes of Wichita: the people and the aircraft of the Air Capital*, iUniverse, Indiana, pp. 57-61.

Newsroom (April 1945), “A la memoria de Georges Lebeau, valiente piloto y gran amigo de Euzkadi”, *Euzko Deya*, año x, 213. zenbakia, p. 9.

Newsroom (December 31, 1931), “New Lisbon Service”, *Flight*, p. 701.

Newsroom (February 19, 2001), “Après une vie de courage... Léopold Galy est décédé”, *La Dépêche du Midi*: <https://www.ladepeche.fr/article/2001/02/19/216811-apres-une-vie-de-courage-leopold-galy-est-decede.html>

Newsroom (January 14, 1934), “Airings from the four winds”, *Flight*, p. 60.

Newsroom (July 16, 1936), “The four winds, items of interest from all quarters”, *Flight*, p. 78.

Newsroom (July 22, 1932), “The Spartan Cruiser”, *Flight*, p. 689.

Newsroom (June 22, 1937) “Un personaje del Gobierno de Euskadi llovido de los cielos. Y aprehendido por nuestras fuerzas en la playa de Zarautz”, *La Voz de España*, n. 237, p. 3.

Newsroom (March 14, 2001), “Léopold Galy, l'aviateur aux cent aventures: Disparition d'une grande figure de l'aéronautique”, *La Dépêche du Midi*: <https://www.ladepeche.fr/article/2001/03/14/286447-leopold-galy-l-aviateur-aux-cent-aventures.html>

Newsroom (May 26, 1937) “Rebel craft attack French plane, claim German-built aircraft comprised attacking squadron”, *Sherbrooke Daily Record*, p. 1.

Newsroom (May 26, 1937), “Los aviones piratas de Franco atacan a un aparato francés que presta servicios de pasajeros y correo”, *La Libertad*, p. 4.

Newsroom (May 26, 1937, 17:30 service), “Un appareil français de la ligne Air Pyrénées a été abattu par des avions allemands au service des insurgés”, *Agence Espagne*, p. 5.

Newsroom (May 26, 1937, 21:00 service) “De nouveaux détails sur l’agression dont l’avion postal français a été victime de la part d’avions rebelles”, *Agence Espagne*, p. 7.

Newsroom (May 26, 1937, 21:30 service) “Ce sont des «Heinkel» qui ont attaqué l’avion de la compagnie française «Air Pyrénées»”, *Agence Espagne*, p. 10.

Newsroom (May 27, 1937, morning edition), “Hazaña de la aviación facciosa, El correo Bilbao-Biarritz derribado”, *ABC Madrid*, p. 4.

Newsroom (May 31, 1937, 13:00 service) “L’avion d’Air France a été attaqué par derrière, sans le moindre avertissement déclare à M. Mckinon Woof, le pilote Leopold Galy”, *Agence Espagne*, p. 1.

Newsroom (November 25, 1937), “A Review of Fifteen Types with Seating Accommodation for More Than Five Passengers”, *Flight*, p. 506.

Newsroom (September 2, 1937, 20:00 service), “Un hommage d’un chef de l’aviation du front du centre a la mémoire du pilote français Abel Guidez”, *Agence Espagne*, p. 9.

NOVO Pedro (1993), *Infraestructura ferroviaria y modelo económico del País Vasco (1876-1914)*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

NOVO, Pedro (1993), “La red de carreteras provinciales de Vizcaya anterior a la implantación del ferrocarril”, *Historia Contemporánea*, 10. Zenbakia, pp. 199-236.

NOVO, Pedro (2000), “Agua potable a domicilio: ¿Una innovación? Los municipios de la ría del Nervión en la transición del siglo XIX al XX”, *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 4. Extra zenbakia.

NOVO, Pedro, eta PAREJA Arantza. (ed.) (2014), *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco*, UPV/EHU, Bilbo.

NÚÑEZ, María Gloria (1998), “Políticas de igualdad entre varones y mujeres en la Segunda República Española”, *Espacio, Tiempo y Forma*, V. seriea, 11. zenbakia, pp. 393-446.

NÚÑEZ, María Gloria. (1989), *Trabajadoras en la Segunda República: Un Estudio Sobre la Actividad Económica Extradoméstica (1931-1936)*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.

Oficina Internacional del Trabajo (1924) “Bank credit and unemployment”, *World of Work Magazine*, 9. zenbakia, Ginebra.

Oficina Internacional del Trabajo (1924) “Unemployment, 1920-23”, *World of Work Magazine, Studies and Reports*, 8. Zenbakia, Ginebra.

Oficina Internacional del Trabajo (1924): "Unemployment in its national and international aspects", *World of Work Magazine, Studies and Reports*, 9. zenbakia, Ginebra.

Oficina Internacional del Trabajo (1931) *El paro y las obras públicas*, Manuel Aguilar-Editor, Madrid.

Oficina Internacional del Trabajo (1935), *Public Works Policy*, P.S. King & Son, London

Oficina Internacional del Trabajo (1937), *Planning of public works in relation to employment*, P.S. King & Son, London.

ORDUÑA, Carlos (1930), "Teoría General del Equilibrio Económico", *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2559. zenbakia, pp. 457-460.

OTERO, Eugenio M. (1994) *Manuel Bartolomé Cossío, trayectoria vital de un educador*, Publicaciones Residencia de la Residencia de Estudiantes, Madrid.

OTT, Sandra (2008), *War, judgment, and memory in the Basque Country Borderlands, 1914-1945*, University of Nevada Press, Reno.

PABLO, Santiago de (1989), *La Segunda República en Álava. Elecciones, partidos y vida política*, EHU, Bilbo.

PABLO, Santiago de (1993), "Álava, de la Dictadura a la Segunda República. Historia de una transición política. La caída de la Dictadura y el Gobierno Berenguer". *Sancho el Sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, 3. zenbakia.

PABLO, Santiago de. (1994), "Álava, de la Dictadura a la Segunda República. Historia de una transición política. Las elecciones municipales de abril de 1931 y la proclamación de la República". *Sancho el Sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, 4. zenbakia.

PABLO, Santiago de (2003), "La guerra civil en el País Vasco: ¿un conflicto diferente?", *Ayer*, 50. zenbakia, pp. 115-142.

PALAFOX Jordi (1986): "La política presupuestaria de la Dictadura de Primo de Rivera: ¿una reconsideración necesaria?", *Revista de Historia Económica*, IV, 2. zenbakia, pp. 383-410.

PALAFOX, Jordi (1991), *Atraso Económico y Democracia*, Crítica, Barcelona.

PALAFOX, Jordi. (2011) "España y la crisis internacional de 1929, el papel de los desequilibrios internos", MARTÍN-ACEÑA, Pablo (ed). *Pasado y presente. De la Gran Depresión del siglo XX a la Gran Recesión del siglo XXI*, Fundación BBVA, Bilbo.

PARDO, Luis (2008), *Euskadiko Gudontzidia/La Marina de Guerra Auxiliar de Euskadi: (1936-39)*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia.

PAREJA, Arantza (1996), *Inmigración y condiciones de vida en la Villa de Bilbao, 1825-1935*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

PAREJO, Antonio eta SÁNCHEZ, Andrés (2007), *La Modernización de España (1914-1939). Economía*, Síntesis, Madrid.

- PARRISH, Michael (1992), *Anxious Decades. America in Prosperity and Depression 1920 1941*, W.W. Norton & Company, New York.
- PEDEN, George (1984), "The Treasury View on Public Work and Employment in the Interwar Period", *The Economic History Review*, 37. zenbakia, pp. 167-181.
- PÉREZ-CASTROVIEJO, Pedro (2011), "La previsión social pública en Vizcaya: origen y desarrollo de los primeros seguros sociales (1900-1936)". *Revista de Historia Industrial*, 45. zenbakia, pp 43-78
- PÉREZ FUENTES, Pilar (1995): "El trabajo de las mujeres en la España de los siglos XIX y XX. Consideraciones metodológicas", *Arenal*, 2, pp. 219-245.
- PIKE, David (2011), *France divided The French and the Civil War in Spain*, Sussex Academic Press.
- PIKETTY, Thomas (2014), *El capital en el Siglo XXI*, Harvard University Press, Cambridge.
- PONS, Jerónia eta SILVESTRE, Javier. (2010), *Los Orígenes del Estado del Bienestar en España, 1900-1945*, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza.
- POSSE VILLELGA, José (1932), *El paro forzoso en Vizcaya*, Publicaciones del Instituto Nacional de Previsión, Madrid.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro (2003): *El progreso económico de España (1850-2000)*, Fundación BBVA, Bilbo.
- Presidencia Del Consejo De Ministros (1935), *Proyecto de ley contra el paro forzoso*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.
- RAGUER, Hilari (2002), "Manuel de Irujo Olo, ministro del Gobierno de la República (1936-1938)", *Vasconia*, 32, p. 75-89.
- RAMOS, José Luis eta MARTÍNEZ, Tomás (2008), "Las ideas económicas de los ingenieros de caminos: la Revista de Obras Públicas (1853-1936)", *Investigaciones de Historia Económica*, 11. zenbakia, pp. 9-38.
- REBOLLO, Gabriel (1935), "Los ferrocarriles en construcción y el paro obrero", *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2678. zenbakia, pp. 361-364.
- REBOLLO, Gabriel (1935), "Los ferrocarriles en construcción y el paro obrero", *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2679. zenbakia, pp. 386-388.
- REBOLLO, Gabriel (1935), "Los ferrocarriles en construcción y el paro obrero", *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2680. zenbakia, pp. 410-413.
- REPARAZ, Federico (1931), "Las Obras Públicas y la cotización de la peseta", *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2567 zenbakia, pp. 67-71.
- REPARAZ, Federico (1932), "El paro y las obras públicas", *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2588. zenbakia, pp. 13-16.

- RIVERA, Antonio (1992), *La ciudad levítica. Continuidad y cambio en una ciudad del interior (Vitoria, 1876-1936)*, Arabako Foru Aldundia, Gasteiz.
- RIVERA, Antonio (2008), *La utopía futura: Las izquierdas en Álava*, Ikusager, Gasteiz.
- RIVERA, Antonio (ed) (2009), *Dictadura y desarrollismo. El franquismo en Álava*, Gasteizko Udala, Gasteiz.
- RIVERA, Antonio, PABLO, Santiago de (2014), *Profetas del pasado. Las derechas en Álava*, Ikusager, Gasteiz.
- RODGERS, Gerry, LEE, Eddy eta VAN DAELES (2009), *La Organización Internacional del Trabajo y la lucha por la justicia social, 1919-2009*, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra.
- RODRÍGUEZ, José Antonio (1994), *Guipúzcoa y San Sebastián en las elecciones de la II República*, Instituto Dr. Camino, Donostia.
- RODRÍGUEZ, José Antonio (2003), *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa.3/ 1833-1937*, Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia.
- ROOSEVELT, Franklin (1973), *On Our Way*, Da Capo Press, New York.
- RTVE (2006), “Las Obras Públicas En la España del Siglo XX”. *Paisajes de la historia*. RTVE, Madrid.
- RUBIO, R. (1931) “Influencia de las obras públicas en la economía nacional”, *Revista de Obras Públicas*, 1. tomoa, 2572. zenbakia, pp. 182-184.
- RUIZ de LOIZAGA, Maite (2015), *Primeras letras, “revolución social” y modernización en Bilbao (1876-1920)*, UPV-EHU, Bilbo.
- SAIZ, Carlos (2006), *Aviación Republicana, historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939)*, Almena, Madrid.
- Salamanca Newsroom (May 5, 1937). “Warning to the Bayonne-Bilbao airplanes”. *IMPERIO*, p. 1.
- SALAS, Jesús (1999), *Guerra Aérea 1936/39. La Campaña del Norte*, Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, Madrid, II. Bolumena.
- SAMBRICIO, Carlos (1984) "La política urbana de Primo de Rivera. Del Plan Regional a la política de Casas Baratas", *Ciudad y territorio*, 4. bolumena, 54. zenbakia, pp. 33-54.
- SAMBRICIO, Carlos. eta Lilia. MAURE. (1984), *Madrid, urbanismo y gestión municipal 1920-1940*, Gerencia Municipal de Urbanismo, Madrid.
- SANFELICIANO, María (1990), *UGT de Vizcaya (1931-1936)*, UGT de Euskadi, Bilbo.
- SCOTT, Jason (2005), *Building New deal Liberalism: The Political economy of Public Works, 1933-1956*, Cambridge, Cambridge.
- SEBASTIÁN, Lorenzo (2008), “Alfredo Espinosa Orive (1903-1937): Detención, procesamiento y ejecución de un consejero del Gobierno Vasco” *Sancho el Sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, 28, pp. 217-237.

- SERGE, Victor (2002), *Memoirs of a revolutionary*, University of Iowa Press, Iowa City.
- SERRANO ABAD, Susana (1993), *El valle del Kadagua: un espacio marginal a las puertas de la metrópoli bilbaína*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.
- SERRANO ABAD, Susana (2004), "La industrialización en Vasconia", *Historia de Euskal Herria. Historia general de los vascos*, Lur, Bilbo.
- SERRANO ABAD, Susana (2012), "El puerto de Bilbao: poder local y transformaciones urbanas (1876-1936)", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7. zenbakia, pp. 229-248.
- SERRANO ABAD, Susana (2016), "El Bilbao del progreso: gestión municipal y servicios públicos (1876-1920)", *Historia contemporánea*, 52. zenbakia, pp. 139-177.
- SERRANO ABAD, Susana eta NOVO, Pedro (2014), "Los ferrocarriles y la configuración urbana de Bilbao, 1850-1930", NOVO, Pedro, PAREJA, Arantza, *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco*, UPV-EHU, Bilbo, pp. 145-176.
- SERRANO ABAD, Susana. "Justo Diego Somonte Iturrioz", AGUIRREAZKUENAGA, Joseba (2003), *Bilbao desde sus alcaldes. Diccionario Biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal, en tiempos de revolución democrática y social*, Bigarren bolumena, Bilboko Udala, Bilbo, pp. 297-308.
- SICA, Paolo (1981), *Historia del urbanismo. El siglo XX*, I.E.A.L. Madrid.
- SOTO, Alvaro (1989), *El trabajo industrial en la España contemporánea*, Anthropos, Madrid.
- STROUD, John (1966), *European Transport Aircraft since 1910*, Putnam, London.
- SUÁREZ, Patricia (2017), "El desarrollo de un nuevo marco laboral durante la Segunda República en España: El Servicio Central de Colocación y Defensa Contra el Paro", *Documentos de trabajo, Asociación Española de Historia Económica*, 1705. zenbakia, pp. 1-22.
- SUÁREZ, Patricia, CUETO, Begoña (2015) "Public Employment Services in Spain, 1931-2010", *Social Science Research Network*, pp. 1-28.
- TAMAMES, Ramón (1980), *La República. La Era de Franco*, Alfaguara, Madrid.
- TANZI, Vito eta SCHUKNECHT, Ludger (2000), *Public Spending in the 20th Century*, CAMBRIDGE, Estatu Batuak
- TERÁN, Fernando (1982), *Planteamiento Urbano en la España Contemporánea (1900-1980)*, Alianza Universidad, Madrid.
- TORTELLA, Gabriel (1983) "Los Problemas Económicos de la Segunda República", *Revista de Estudios Políticos*, 31. zenbakia, pp. 121-136.
- TUÑÓN DE LARA, Manuel (1991): "¡Todavía la No Intervención! (Julio-Agosto, 1936)". *Historia Contemporánea*, n. 5, p. 171-186.

- UGARTE, Javier (1998), *La nueva Covadonga insurgente: orígenes sociales y culturales de la sublevación de 1936 en Navarra y el País Vasco*, Bibliotecas Nueva, Madrid.
- URMENETA Xabier eta MARKEZ, Iñaki (2013), *Fernando Sasiain Brau. Donostiako alkate errepublikanoa: historiaren ahanztura*, Ekimen, Bilbo.
- URRUTIKOETXEA, José. Gregorio. eta NOVO Pedro. (2014), “Hacia la comprensión de los procesos de modernización. Diseño, perfiles y alcance de una base de datos: padrones y País Vasco, 1825-1975”, *Biblio 3w. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIX, 1070 zenbakia.
- VALDALISO GAGO, J. M. (1990), "Política económica y grupos de presión: la acción colectiva de la Asociación de Navieros de Bilbao, 1900-1936", *Historia Social*, 7. zenbakia, pp. 69-103.
- VVAA (1982-1985), *The Illustrated Encyclopedia of Aircraft*, Orbis, London.
- WIERZBICKI, Sandrine (2001), *Germaine Malaterre-Sellier: un destin aux croise's du féminisme et du pacifisme (1889–1967)*”, *Memoire de Maîtrise*, Université de Paris I, Sorbonne.
- XAMMAR, Eugeni (2007), *Seixanta anys d'anar pel món: converses amb Josep Badia i Moret*, Quaderns Crema, Barcelona.
- ZABALA, Federico (1986), *El gobierno de Euzkadi y su labor legislativa (1936-1937)*, IVAP, Bilbo.
- ZARRAGA, Karmele (2016), *Modernización y cambio social en Bizkaia durante el “siglo industrial”, 1877-1975. Claves de un proceso*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.
- ZUBEROGOITIA, Aitor (1997). *Jose Antonio Aguirre*, Elkar, Donostia.
- ZURBANO, José Gabriel (1999), *El puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa (1870-1936). Gestión y funciones económicas*, Historia Garaikidea Saila, Euskal Herriko Unibertsitatea UPV-EHU, Leioa, Argitaratu gabeko doktoretza tesia.

