

Por RICARDO GUTIÉRREZ
BALLARÍN

A PRINCIPIOS del Curso 1968-69, en puertas de promulgarse la Ley General de Educación, con todo el trabajo que su implantación supuso, en virtud de Concurso de Inspectores, habían cesado en la plantilla **Gonzalo Gonzalvo Mainar** y **José Vázquez Gómez**. Y a la Inspectora de la Zona 5ª, **Vicenta del Pilar Herrero Martí** se le concedió la situación de supernumeraria. A su vez fue suprimida la Zona Comarcal de Barbastro por Resolución de la Dirección General de 23 de septiembre último. El Inspector de la misma, **José Luis Roche Pleno**, pasó a atender la Zona que en lo sucesivo sería la 7ª. Las zonas vacantes 2ª, 3ª, 5ª y 6ª se acumularon a los Inspectores que quedaban en la plantilla: **María Rosario Pie** (sábados), **Pedro J. Rubio** (jueves), **Josefina Becós** (viernes) y **José Luis Roche** (miércoles). A los maestros se advertía que debían dejar su residencia habitual, aunque fuera para consultar algo o despachar en algún Centro oficial, con el permiso correspondiente y dejar la enseñanza atendida.

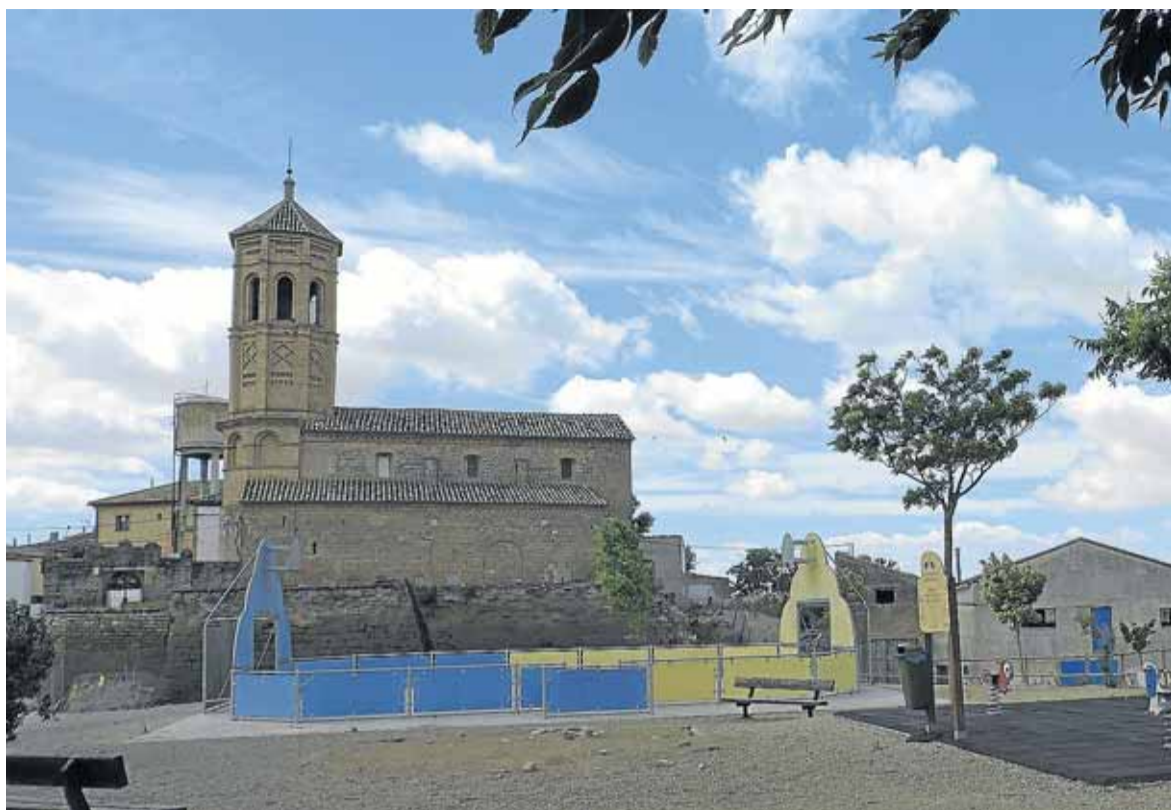
La Escuela de Ortila, a propuesta de la Inspección, fue clausurada por escasa matrícula. Otra de las suprimidas en 1964 fue la de Montmesa, agregada del Ayuntamiento de Ortila. Pero se dio la circunstancia de que en 1969, al comenzar la explotación agrícola de una finca, denominada "La Mezquita", obreros traídos de Andalucía se establecieron allí originándose un notable aumento de la población escolar. Cinco de los niños de Ortila se concentraron en Lupiñén y otros cinco en Montmesa. Éstos preferían ir a la escuela de Ortila, ya que hay 400 metros menos de distancia.

Montmesa, el comedor de Lupiñén y el autobús de línea

Las pequeñas matrículas tenían la incertidumbre de los altibajos. En pocos años en Ortila, de cuatro de matrícula, habían pasado a catorce. Varios de los niños, como se ha dicho, pertenecían a una finca cercana, e iban a la escuela de Montmesa. Pero el proceso inverso era también posible. Por tanto, no cabía hacer pronósticos, y había que limitarse al presente.

Se organizó un servicio de transporte de autobús, que concentraba a los niños en la escuela comarcal de Lupiñén, donde existía un comedor escolar en el que eran atendidos los niños de Ortila. En esas fechas, Lupiñén, pueblo agrícola de 500 habitantes, no veía en ello gran problema, porque el comedor funcionaba bien y siguiendo las normas del servicio, los niños abonaban una pequeña cantidad, sabiendo que el curso próximo podían comer gratuitamente.

El horario de los coches de línea coincidía en líneas generales con el horario escolar, excepto en la jornada intensiva. No obstante, dada la época y las distancias entre Lupiñén y Ortila (alrededor de tres kilóme-



Montmesa y Ortila, historias en torno a las escuelas.

La ruta de las escuelas cerradas de Montmesa y Ortila (2)

Historia de la educación. Hay que frenar el envejecimiento rural.

tros) no parecía un problema insoluble. Tras comer en Lupiñén, al mediodía, los niños quedaban en el comedor, pero algunas veces, en el lapso de tiempo que quedaba hasta empezar las clases vespertinas, pedían permiso a los señores maestros para ir a casa de algún pariente o amigo. Al surgir los problemas, a los maestros se les indicó que en los sucesivos negaran esos permisos.

Los informes del Alcalde de Ortila y de la Inspección

En marzo de 1969 la Inspección emitió un informe enviado a la Dirección General del Ministerio en Madrid pidiendo orientación: "si el Ministerio estima que 14 alumnos son suficientes para abrir una escuela, haciéndolo darían satisfacción a los padres, y además como el transporte se realizaba a base de autobús, si la matrícula disminuyera se podría volver a montar fácilmente".

El Ayuntamiento de Ortila, tenía un interés extraordinario en que se abriera nuevamente su escuela, clausurada cuando sólo tenía 4 o 5 niños. Cuando aumentó la matrícula, en mayo de 1968, solicitaron la reapertura. En una comunicación firmada por el Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Ortila, don **Pablo Ruiz**, informaba de la existencia de esos catorce niños en edad escolar: tres de 6 años, dos de siete, uno de 9, dos de diez, cuatro de 12 y dos de 14 años. A los que se añadían siete más de Preescolar: uno de cinco años, otro de 4, dos de 3 y tres de 2 años. Pero lo difícil era saber lo que podía haber dentro de unos años y quizá meses. Una familia con hijos que emigrara podía reducirla a la mitad.

Más tarde y debido a gestiones suyas en Madrid, el Inspector Central solicitó un informe de ampliación. En marzo de 1969, **Rosario Pie** diri-

gió un escrito al Director General de Enseñanza Primaria en el que exponía la "disminución alarmante de su población y lo reducidísimo de las matrículas escolares" con tendencia creciente. En ese Informe complementario, se hacía constar que en la organización del transporte existían una serie de fallos de difícil solución, dada la rigidez de los horarios del autobús de línea, especialmente los sábados y los días de jornada intensiva. Algunas de sus quejas que hacían los padres sobre el transporte eran razonables pero tenían difícil solución. Buscar un coche particular para que llevara a los niños los días en que no era posible utilizar el autobús, resultaba carísimo, y posiblemente ni siquiera se encontraría. Y no daría tampoco satisfacción a los padres, los cuales deseaban ante todo que se abriera la escuela. La mentalidad de los pueblos es muy especial. Los de Ortila no podían hacerse a la idea de que siendo la "capitalidad" del Municipio y Montmesa simple agregado, aquellos tuvieron escuela y ellos no.

Se producían faltas repetidas de asistencia porque si los niños no estaban en el momento que salía el coche de línea, se iba, y el alumno perdía la clase. El transporte escolar se hacía a través de un coche de línea corriente, ni mejor ni peor. Se indicó al cobrador que extremara su vigilancia, y que sobre todo procurara que en ninguna ocasión quedara ninguna puerta mal cerrada.

La hora de llegada del coche de línea a Lupiñén era alrededor de las 10 de la mañana, hora fijada para la entrada en clase. Por la tarde, el coche pasaba alrededor de las 17 horas, 25 minutos. Los maestros solían retener a los niños un rato hasta que llegara el autobús. Lógicamente, el coche de línea no iba a buscarlos a la puerta de la escuela. Eran éstos los que tenían que estar en la parada. Como se hizo constar en un informe anterior resultaba difícil encontrar otro medio de transporte distinto de la línea regular de autobuses, para