

HISTORIA DE LAS VIAS DE COMUNICACION EN GIPUZKOA

Vol. 1. Antigüedad y Medioevo

Elena Barrena Osoro
José Antonio Marín Paredes

Diputación Foral de Gipuzkoa. San Sebastián, 1991, 258 págs.
ISBN 84-7907-047-1.

RIEV. Revista Internacional de los Estudios Vascos
Año 40. Tomo XXXVII. N.º 1 (1992), p. 185-191
ISSN 0212-7016
Donostia: Eusko Ikaskuntza

1.- ENCUADRES

En este epígrafe quiero comentar las introducciones, el aparato bibliográfico y gráfico, las ayudas al lector y los apéndices.

El libro se abre con unas palabras de introducción del diputado de Obras Públicas y Transportes J. Julen Goikoetxea que fue desde su departamento el impulsor de esta obra. Y él mismo nos da las razones que le movieron a ello. Quiero citar sus propias palabras por los significativas que las encuentro: "El Departamento de Obras Públicas, es pues, en estos momentos un departamento volcado totalmente hacia el futuro, obligado a responder al reto del Mercado Unico Europeo y las aceleradas transformaciones del mundo actual. Pero no impide, desde luego, sino más bien obliga a que, fiel a una actitud tradicional del pueblo vasco que ojalá no olvidemos nunca, busque en su historia y sus raíces la inspiración y perspectiva necesarias para abordar con acierto el futuro".

En las diez páginas de la Introducción los autores impondrán los posibles enfoques que el tema podía tener: uno el de la arqueología medieval basada en puentes y restos de calzadas, y el otro documental rastreando las aportaciones que el material impreso o manuscrito proporciona. "Según se planteó la realización de este trabajo, con la duración y enfoque universitario referido, la primera posibilidad quedaba desechada". Centrados en la metodología del documento escrito, inciden primeramente en la bibliografía clásica de la que concluyen: "este muestreo será suficiente para apreciar que la historiografía clásica gipuzkoana no facilita datos de base expresos sobre el objetivo de nuestro trabajo". Pasan los autores luego a valorar la bibliografía existente sobre el tema desgajándola por etapas: romana, medieval (camino de Santiago), y luego pasando a los niveles temáticos, villas con sus respectivas monografías, etc. Para detenerse en la consulta directa de la documentación principalmente manuscrita de los archivos municipales. Y valoran esta etapa de la investigación con estas palabras: "En su conjunto, la documentación publicada e inédita consultada adquirió abultadas dimensiones, pero los frutos obtenidos de su análisis no guardaron proporción con ellas". De la documentación consultada sacan los autores una consecuencia conclusiva: "la inseguridad reinante en los caminos durante los siglos XIV y XV y el mal estado en que se hallaban calzadas y puentes".

El método de investigación lo concretan en tres líneas principales: 1) ordenar un material informativo presentado con otros propósitos; 2) recurrir a los temas más inconexos para poder fijar la red viaria y que exceden la disciplina histórica (?). 3) la reflexión e interpretación de todos ellos con miras a la comunicación.

El prólogo se termina con un agradecimiento por parte de los autores al equipo de 18 alumnos de cuarto y quinto de Historias que han tenido un peso significativo en la consulta de los materiales, en su transcripción y en su visualización.

Dentro de las partes colaterales a la propia investigación hay que relatar las finales. En primer lugar una sinopsis de datos documentales articulados en doble cuestionario uno sobre fuentes escritas y el otro recogiendo las alusiones indirectas a la existencia de caminos y a los caminantes. Estas signópsis para que fueran verdaderamente útiles debían tener una alusión directa a la fuente concreta citada que fuera fácil de individualizar.

Sigue a continuación el apéndice documental. Se trata de 14 documentos cada uno de ellos con su data tópica y cronológica, con su regesta (si bien en ésta se usan términos menos propios como mandamiento, comisión), señalización archivística (archivos municipales guipuzcoanos, Simancas, en su sección de Registro General del Sello), notas marginales de archivo (que tienen cierto desorden en su presentación), transcripción paleográfica con final de línea y su correspondiente numeración, (pequeños despistes de indicación de un sólo folio cuando el documento incluye varios), cronología de la documentación que abarca entre 1451 y 1496.

La pieza siguiente se dedica a las Fuentes y Bibliografía. Las primeras a su vez subdivididas en inéditas y editadas, La bibliografía es una bonita selección de títulos que han estudiado el medioevo guipuzcoano.

Se cierra esta sección de piezas metodológicas y de ayuda a la investigación con un Índice Toponímico que por desgracia no se ha extendido a recoger los términos de los apéndices.

Hay que señalar que a lo largo de todo el texto se incluyen magníficos testimonios gráficos de residuos históricos de las calzadas, caminos y puentes que denotan un conocimiento profundo y es el resultado de un intenso trabajo de campo. Igualmente hay mapas bien trazados y clarificadores de las diferentes hipótesis camineras descritas en el texto.

2.- ESTUDIO TEMATICO

Según el índice general el trabajo tiene el siguiente tratamiento: 1.- La endeble huella de Roma (El entorno de Jaizkibel; La franja litoral várdula; La zona meridional gipuzkoana). 2.- Los primeros impulsos medievales para la fijación de una red caminera gipuzkoana. Siglos XI y XII (Los significativos paralelismos entre el cuadro de comunicaciones gipuzkoanas del siglo XI y el de época antigua; Las variaciones en las comunicaciones deducibles de la dinámica guipuzcoana del siglo XII). 3.- Las modificaciones en los trazados y en las preocupaciones camineras inducidas por la urbanización de Gipuzkoa (Fundación de villas y modificaciones en los trazados viarios; Desarrollo del mundo urbano y evolución en las preocupaciones camineras). Conclusiones.

1.- La endeble huella de Roma. La presencia romana en Guipúzcoa viene apellidada por los autores como débil y referida al tema de las comunicaciones como raquítica. De este tratamiento se excluye la zona del entorno del Jaizkibel, zona incluida dentro del ámbito vascón, y que los autores identifican con Oiascuna. Pero los hallazgos son más arqueológicos que camineros, encontrándose éstos sólo en Lesaka, Reparacea, Lekaroz. Los autores sospechan de una red caminera que enlazaría los cursos fluviales del Bidasoa y del Oiartzun. La conclusión a la que llegan es que en la zona de Oiaso se encontrarían dos vías de comunicación: una terrestre proyectada desde el Mediterráneo y otra marítima que corría a lo largo del Golfo de Bizkaia y que tenía su centro de control en Burdeos.

Con tintes de provisionalidad los autores se atreven a proyectar una vía de comunicación terrestre que comunicaría los enclaves del bajo Bidasoa con la ría de Gernika. Y a la

hora de lanzar una hipótesis plausible sitúan el camino por Oiaso, Lapitze, el barrio de Irún, hacia Astigarraga-Murguía y mediante las estribaciones del Andatza, tomar la crestería del Pagoeta y vadear el Urola quizás por Bedua, volviendo a ascender por Itziar y alcanzar las tierras entonces carstias y hoy lindantes con Bizkaia por Astigarribia.

Respecto a la zona meridional guipuzcoana señalan los autores la influencia de una importante calzada romana que camina por el sur sin tocar a estas tierras vándulas y que juega el papel de foco difusor hacia el interior guipuzcoano. Se refiere a la calzada Astorga-Burdeos y precisamente al tramo que corre entre ambas lruñas. “De la misma manera por la que el bajo Bidasoa ha podido ser calificado como un apéndice de la Aquitania gala, estos restos hallados en el extremo suroccidental guipuzcoano por su relativa compactación así como por su datación y carácter llevan a presenciarlo como una prolongación de llanada alavesa”.

2.- Los primeros impulsos medievales para la fijación de una red caminera guipuzcoana. Siglos XI y XII. Las alusiones a Guipúzcoa en los primeros siglos medievales son muy escasas y no están ciertamente relacionadas con la temática caminera. “A diferencia del período antiguo, el estado de las comunicaciones guipuzcoanas se ve progresiva e indirectamente equiparado al del resto vasco”. La red viaria romana se convierte ahora en un elemento periférico. Cuando surja de nuevo en la historia un fenómeno que conlleve la necesidad de proyectar comunicaciones de recorrido muy dilatado, volverán a resurgir los perfiles romanos, indicio de que no habían sido totalmente desfigurados. Mirando la documentación del siglo XI y XII se concluye “que las ubicaciones de los bienes donados adquieren una congruente distribución observándolos a través de las rutas pastoriles, por lo que éstas mantenían un destacado papel en el organigrama viario guipuzcoano”. A través de la toponimia, hagiografía, asunción de nuevos patrones sociales se puede estudiar la relación entre los bienes donados y las rutas de trashumancia y la reordenación que sufre el territorio.

Las primeras donaciones guipuzcoanas a monasterios del interior navarro y aragonés demuestran la existencia de dos vías de penetración desde Navarra: una traspasando la divisoria de aguas por el collado de Zárate, laderas del monte Otxabio donde el señor García Acenáriz cede la mitad del manzanal que poseía en ella, llegaría a Altoz-Muño para de aquí ir a la iglesia de Olazabal en Altoz-Azpi. La segunda vía de entrada acometería las elevaciones de la Sierra de Aralar, Madoz, San Miguel de Excelsis, transitar por Guardatxe, Pagomari, Errenaga para descender a Zaldivia o Ataun. Estas dos formas de comunicación se corresponden con dos formas culturales que se ponen en contacto, una tradicional de carácter cantábrico y otra nueva de carácter mediterráneo y señorial.

Otros textos del siglo XI señalan caminos de base pastoril en el extremo occidental guipuzcoano.

Los autores entran de lleno en el trazado y la historiografía de los diferentes caminos de Santiago por Guipúzcoa. Y tras desbaratar muchas hipótesis anteriores concluyen: “En resumen, las advocaciones a Santiago vienen a remarcar las vías de comunicación que ya dibujan otros testimonios disponibles del siglo XI-XII, pero entre los que no se halla indicio suficiente para asentar una vía sobre el borde marítimo”.

Y concluyen: “si hubiera que señalarse un camino guipuzcoano integrado en la ruta compostelana en los primeros siglos del peregrinaje, éste habría de ser el que apreciado ya por otros testimonios discurre desde el pasillo Arakil-Araya entra por Arlabán y continúa por el alto Deba para alcanzar el Duranguesado”.

Pasan luego a estudiar las variaciones en las comunicaciones deducibles de la dinámica del siglo XII. Cuatro características de este siglo guipuzcoano vienen a configurar sus espa-

cios camineros: fragmentación del espacio en unidades menores, reocupación de las zonas bajas y del litoral, señorialización meridional y lucha política entre Castilla y Navarra por mantener el control de esta zona.

Así a las rutas trashumantes vienen a sumarse caminos de comunicación local, supralocal, enlazando las aldeas cercanas con una dirección dominante de Este a Oeste. Siguiendo a Manuel Lekuona hay que señalar cuatro trayectos que atraviesan el territorio de forma paralela a la costa: 1) Irún, Oiartzun, Astigarraga, Hernani, Zárate, Iturrioz, Iraeta o Bedua, Itziar, Sasiola o Astigarribia hasta Gorocica. 2) Uli, Berástegui, Bidania, Goyaz y Regil, Iraurqui, Azkárate, tierras eibarresas o puerto de Elgueta; 3) Ugarte, Amézqueta, Albatzisketa, Zaldivia, Beasain (Yarza), Alegría (Arería), Urretxu y Zumárraga, Puerto Descarga, Bergara, Puerto de Elgueta; 4) Ataun, Lazcano o Udana, Oñate, Arrasate, puerto de Campazar.

Muchas de estas rutas vienen a favorecer las relaciones entre Navarra y Guipúzcoa y que ahora se robustecen con donaciones a los monasterios navarros de Leire, San Miguel, Iranzu o Pamplona.

Igualmente, los testimonios artísticos vienen a confirmar las rutas: 1) la procedente del Aralar, Ugarte de Amézqueta, Abalcisqueta, Ormaiztegui, Ezquioga, Itxaso, Zumárraga que es un camino del románico, lo mismo que la 2) Alto de Arlabán, alto curso del Deva, Escoriaza, Arechavaleta, Arrasate con dirección a Aramayona.

A través del prisma artístico es posible ver una gradación del sur al norte, como indicativo de la incorporación de la sociedad guipuzcoana al ritmo histórico navarro.

3.- LAS MODIFICACIONES EN LOS TRAZADOS Y EN LAS PREOCUPACIONES CAMINERAS INDUCIDAS POR LA URBANIZACION DE GIPUZKOA

El proceso creador de villas guipuzcoanas dura de 1180 a 1383. Se fundan 25 villas. La fundación de las villas y la cuestión caminera resulta una cuestión indisoluble.

La fundación de las villas modifica los trazados viarios. Hay, sin embargo, dos momentos: 1) el siglo XIII. Los núcleos elevados a la categoría de villa se ubican en puntos de control de la red viaria. 2) En el siglo XIV la relación viaria-villas invierte sus términos siendo la expansión de la urbanización la que condiciona la organización caminera, creando una nueva red viaria.

Respecto a la comunicación castellana por tierras guipuzcoanas en tiempo de Alfonso X el Sabio quiero recordar la fecha y el fuero concedido a Salvatierra de Alava, Segura, Villafranca de Ordizia, Tolosa y aun Hernani. Los autores recalcan el emplazamiento de estas villas en lugares de acceso desde Navarra a Guipúzcoa dejando sin la importancia requerida a Vitoria como capital de la Hermandad de las Marismas del Cantábrico, y a los puertos señalados de Santander, Laredo, Castrourdiales, San Sebastián y Fuenterrabía en las Cortes de Jerez de 1268. Por eso pueden concluir "en el proceso de urbanización de Gipuzkoa en el siglo XIV no se aprecia con nitidez o cierta especificidad la intención de proseguir en la línea de Alfonso X y actualizar la red caminera del área nuclear gipuzkoana. Probablemente, desde la óptica real ya era suficiente la conexión entre la Meseta y el Cantábrico establecida por el rey Sabio".

A partir de esta indicación los autores que han sido tan minuciosos en el estudio de las vías de comunicación altomedievales comienzan a galopar y se presentan rápidamente en el siglo XVI.

Pasando al desarrollo urbano y a la evolución en las preocupaciones camineras, los autores señalan la inseguridad de los caminos como un escenario más del enfrentamiento entre la incipiente burguesía y la estructura señorial. Los autores recorren las ordenanzas de la Hermandad para entresacar su normativa con respecto a la seguridad de los caminos. En esta línea va la preocupación de los concejos por definir y controlar todos los caminos de sus respectivas jurisdicciones. Con respecto a las ferrerías no es la obstaculización del tránsito la razón de los roces entre ferrerías y concejos, sino el menoscabo económico que para éstos últimos podía suponer verse desplazados de los circuitos del hierro. Existen igualmente conflictos entre las villas los cuales denotan la preocupación por mantener o en su caso reforzar la privilegiada situación que algunas de ellas tienen en la red caminera principal. Iguales polémicas nacen entre las villas y los parientes mayores por el control de ciertos peajes.

La preocupación por el estado de los caminos cierra el capítulo de las inquietudes camineras que las villas manifiestan en la etapa bajomedieval. Hay dos períodos: 1) Las vías de comunicación dependen de los cuidados de cada villa en su respectiva jurisdicción. 2) En un segundo momento y ya al filo de la Edad Moderna serán las Juntas Generales las que sobreimponen los intereses provinciales a los locales.

CONCLUSIONES

Los autores cierran su monografía con un apartado de conclusiones. Afirman la provisionalidad de su investigación a través de los quince siglos medievales. Han montado una hipótesis que futuros datos e investigaciones confirmarán y a lo mejor en parte rectificarán. Los autores constatan la escasez de testimonios sobre la materia estudiada hasta que los caminos entran en la historia de mano de las villas. Los fondos documentales de las mismas y los intereses de sus concejos por controlar los caminos son las mejores garantías de acierto investigativo. Hasta la fundación de las villas no existía una auténtica red caminera guipuzcoana. Con anterioridad al siglo de las villas llama la atención la escasa romanización y aun ésta discurrió por flancos periféricos a las tierras guipuzcoanas. Los romanos que viajaron por el territorio lo harían por los caminos autóctonos de origen pastoril. En Guipúzcoa es la época medieval la que gesta el esquema básico de su red de comunicaciones. Pero aun en este contexto en una doble etapa: antes y después de la fundación de las villas. En el primer momento hay un foco articulador de las comunicaciones en Pamplona y una puerta principal de acceso a Guipúzcoa en el Aralar a través de la calzada de Enirio. A partir de la fundación de San Sebastián y del control castellano de Guipúzcoa aparecen dos puntos de mira principal de los caminos: unir la meseta y el Cantábrico. Los autores dan prioridad a la vía de Salinas sobre la de San Adrián. Pero son los dos nervios camineros guipuzcoanos a partir del siglo XIII los valles del Oria y del Deba. Los enlaces con Navarra pierden peso. Guipúzcoa a lo largo de la Edad Media es una tierra de tránsito, sin un centro difusor, sin un foco radial de comunicación, con una funcionalidad que excedía el marco provincial.

José Luis Orella Unzué