

HERRIBIDEAK

Texto: **Guillermo Ruiz de Erentxun** • Edición: **Mikel Ziaurriz**
Fotografía de portada: **Urdin Elortza**

REPORTAJE

Dibujan sobre la geografía vasca un entramado cargado de historia y tradición, pero también de presente y futuro. Son los caminos públicos, creados la mayoría por los vecinos en auzolan y otros muchos por los reyes, utilizados para transportar mercancías y personas. Los ayuntamientos son los principales responsables de recuperar estos viejos caminos y sendas, a las que se están dando nuevos usos vinculados al ocio y la cultura.

Un camino público, ¿qué es? Para hacer una definición física y administrativa al mismo tiempo, se puede señalar que es toda aquella vía que no es una carretera foral y que no es privada (con o sin servidumbre).

Caminos públicos hay de muchos tipos, ya que su traza es el resultado de la interacción de factores históricos diversos con las características del territorio, ya que no es lo mismo atravesar un bosque cerrado, una cumbre, una vaguada o un llano.

Desde la prehistoria, se necesitaba establecer vías para aprovisionarse de sílex con que fabricar las herramientas o para perseguir a las presas. Después vino el pastoreo y la agricultura, caminos entre aldeas para acarrear heno, helecho, manzanas... Surgió el comercio, rutas para el transporte de lana, vino, trigo hacia Europa y a la vuelta, paños desde Flandes... Se desarrolló la industria o protoindustria, caminos carriles para llevar la vena (mineral de hierro) a las ferrierías, los aperos y las armas, grano para los molinos, y en un ámbito más local, caminos para acudir a las ferias, ir a la escuela, a la iglesia o al cementerio... y así hasta nuestros días.

De esta manera, poco a poco se fue tejendo esa malla extensa de calzadas, caminos reales, caminos carriles, carretilles, caminos sacramentales y sendas que hoy conocemos como caminos antiguos.

Caminos reales. Los caminos reales o "erregebideak" eran los de mayor rango. Su anchura variaba según la época y usos, pero se pueden tomar como referencia los 14 pies (3,92 metros) que tenían en el siglo XVIII para hacerse una idea de su importancia. Eran las arterias de comunicación de la época, las que permitieron el nacimiento de un comercio y movimiento de pobla-



ción constante. Equivalen a las carreteras principales de hoy en día (*zerrege-bide* = *errepide*), eran por lo general encaizadas y su protección, conservación y mantenimiento era específico del rey.

El cuidado y preparación de los tránsitos reales era uno de los temas que más aparecían en la documentación antigua, con toda la parafernalia de preparativos, tamboriles, danzas y arreglos que ello conllevaba. Se conservan Cartas Reales desde 1500 enviadas al corregidor y éste a su vez a las villas y anteiglesias con el mandato de reparar calzadas y caminos.

Felipe el Hermoso instauró en 1505 el servicio de postas y correo, que debía unir el lugar de residencia de la Corte castellana con las principales ciudades europeas a través de los caminos reales, permitiendo cambiar de caballería aproximadamente cada dos leguas (existieron 30 postas de Madrid a Bilbo) para acelerar así notablemente el servicio de correo y los viajes rápidos.

Estos caminos reales comunicaban los municipios entre sí y se puede decir que todo camino principal lo era. Gran parte de ellos quedaron amortizados bajo las nuevas carreteras, pero quedan varios bien conservados, porque los nuevos trazados los ignoraron por completo. Así sucede, por ejemplo, entre las villas portuarias de Lekeitio y Ondarroa, cuyo camino real conserva intacto su trazado original por la vieja calzada de Mendexa y Asterrika.

Caminos carretiles. Otro tipo de camino eran los "gur-dibideak" o caminos carretiles. Así se llama a los usados

por los pueblos para comunicar caseríos entre sí, transportar abonos, cultivos, explotar montes... Tenían una anchura aproximada de siete pies (1,96 metros), ya que a finales de la Edad Media, el carro no se había generalizado todavía. Se seguía confiando a los animales de carga, burro o mulas la mayor parte del transporte terrestre y salvo los enfermos, las personas no usaban vehículo alguno para trasladarse.

Parece ser que el carro no produjo ningún problema significativo en las vías hasta que apareció el llanta de hierro. Al principio, el carro utilizaba ruedas de madera sin llanta herrada y servía para labores agrícolas y domésticas. Desde los siglos XVI-XVII, se fue reforzando cada vez con más hierro, haciendo las llantas más estrechas y cortantes, de tal manera que hoy en día resulta bastante común observar las huellas (*lerak*), como raíles, dejadas en las calzadas por el paso de los carros.

La solución a este problema no era nada fácil, teniendo en cuenta que, con las ruedas herradas, los carros se podían cargar mucho más y, por tanto, resultaba difícil convencer a los transportistas y comerciantes para que no los utilizaran.

Comenzaron los conflictos, se colocaron pontones y ya desde el siglo XVI se establecieron decretos para que los carros de mercancías transitaran por los caminos carriles, dejando las calzadas para otros tránsitos que no perjudicasen su empedrado. Hay que pensar, por ejemplo, en todos los viajes que se harían con la vena para las ferrierías.

Era muy común que junto a la caja del camino carretil

y a una cota más elevada, excavada en su talud, se situara la estarta o camino estrecho, por donde circulaba el peatón para no tener que hacerlo por el firme embarrado por el paso de los animales.

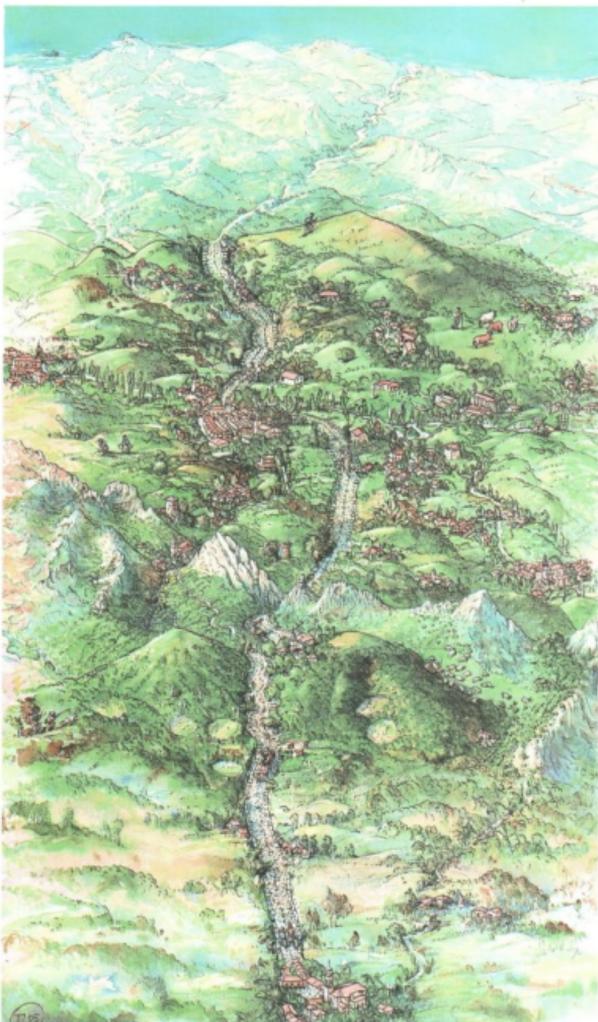
Estos caminos pueden ser considerados como el gran tesoro del senderismo. Son los caminos de aproximación a las barriadas de montaña, a los caseríos más dispersos; del acceso a los montes comunales y bosques; a los parajes más bellos de la geografía vasca. Esta es la inmensa red de caminos rurales que, en forma de red o malla, vertebraba un territorio humanizado en armonía con la naturaleza.

Caminos de herradura. Los "bidezidorrak" o caminos de herradura tenían una anchura o latitud de cuatro pies (1,12 m) y se utilizaban para el tránsito a pie o de caballerías. Su arreglo, al igual que en el caso de los caminos carretiles y funerarios, estaba al cuidado del vecindario, que los reparaba periódicamente en régimen de trabajo vecinal o *auzolana*. Es decir, la comunidad contribuía en una fecha prevista al mantenimiento y limpieza de estas vías, y el Ayuntamiento proporcionaba vino para los trabajadores.

Personas, mulas, caballos e incluso asnos se cargaban al máximo para transportar alforjas de grano, harina y otras mercancías. La normativa tenía en cuenta que, aunque estrechos, estos caminos debían estar libres de estorbos hasta la altura correspondiente al jinete montado en el caballo, por lo que debía podarse árboles o eliminar todo aquello que pudiera molestar.

Caminos funerarios. Otro tipo eran los "andabideak" o caminos funerarios, también conocidos como "elizbideak" o caminos de la iglesia; "gorpuzbideak" o caminos del cuerpo; "guruzbideak" o caminos de la cruz e incluso también en Ipar Euskal Herria como "hilbideak", caminos mortuorios.

Este tipo de camino resulta fascinante porque reúne precisamente toda la esencia del origen y concepción de la red de caminos públicos de Euskal Herria, aunque es al mismo tiempo un modelo común y universal a muchas culturas rurales tan distintas y distantes como la catalana o la china tradicional. Son los caminos funerarios, que se utilizaron hasta fechas recientes para llevar el cuerpo del difunto desde el caserío hasta la iglesia primero y finalmente a la sepultura. Es el vínculo eterno entre "la casa" y todos sus moradores desde su principio y han sido considerados por todo el vecindario sin excepción como "sagrados". «Gurutze pasatzen dan lekutik, sordana sortzen da» (Por donde pasa la



Ilustraciones:
Imanol Larrinaga



crúz se crea derecho), esta referencia al camino es una fórmula consuetudinaria que refleja el respeto colectivo que suponia.

Conservación y recuperación. La conservación y el acceso a estos caminos es una preocupación constante a lo largo de los siglos. En el Fuero de Bizkaia del año 1452 ya se establecía que «*habían de fuero y establecían por Ley que por cuanto en Vizcaya hay mucha copia de heredades cerradas y mojonadas, y muchos entran y pasan por tales heredades con la intención de no hacer daño ni injuria al dueño. Por ende, que ordenaban, y ordenaron, que cualquier persona pueda ser libre para entrar y pasar por cualquier heredad que otro haya y tenga, y esto, para su persona, aunque la tal heredad esté cerrada o mojonada; pero si alguno entrare con carro o con bestia herrada por heredad ajena o mojonada, contra la voluntad del dueño, que pague pena por cada vez cien maravedís, la mitad para el dueño de la tal heredad, y la otra mitad para los reparos de los caminos de aquella comarca...*». Básicamente se trataba entonces y ahora de ser fieles al lema «No molestar-no estropear» y que rige también en lugares como Alemania, Suiza, Austria o Suecia, en los que, bajo el derecho de acceso común, el paso por el medio natural es libre.

Esta es la filosofía que debe estar presente cuando se plantea recuperar un camino público, es decir, cuando se trata de devolver a su estado original un bien que ha sido sustraído, despojado, invadido, cerrado, indebidamente apropiado, alterado... y que con mayor o menor mala fe de quien lo haya hecho, puede provocar su desaparición por falta de uso, abandono y olvido.

En este ámbito suelen provocarse tensiones a causa de la titularidad, aunque ante un conflicto por uso, propiedad o recuperación, tocaría dicha labor al ayuntamiento correspondiente. Y no puede desentenderse de esa tarea. En caso de diferentes interpretaciones sobre la titularidad del camino o simplemente si alguien desea conocer el estatus público o privado de un camino, siempre puede dirigirse a su Ayuntamiento solicitando el "Expediente de Investigación" sobre el camino en

cuestión, o por vía contencioso-administrativa o a través de la vía civil.

Para evitar problemas, lo mejor suele ser que los caminos tradicionales-rurales estén bien inventariados, actualizados en los ayuntamientos y debidamente regulados mediante una ordenanza de usos desarrollada que contemple todos los casos posibles. Esta tarea y la defensa de los caminos públicos es muy importante, ya que no hacerlo, «no defender la titularidad pública de los caminos tradicionales de Euskal Herria supondría de facto la desamortización del siglo XXI de los caminos y del resto del patrimonio viario a ellos ligado, como cruceros, fuentes, puentes, calzadas, etcétera», señala Eler. Aranda, ingeniero de montes y perito judicial.

Además, recuperar esos caminos públicos y «leer en ellos los rastros de los que por ellos transitaron es un instrumento más para conocer nuestra historia, porque cada sociedad deja un tipo de huella resultado de una forma de organizar, explotar y entender el mundo», según señala Iñaki García Camino, director del Museo Arqueológico de Bilbao.

El director del citado museo recuerda cómo «en los últimos años se están recuperando muchos caminos históricos (lamentablemente otros se están perdiendo para siempre) para incluirlos en pequeños paseos en las afueras de los pueblos, en trazados de grandes recorridos e incluso en caminos imaginados como el de Santiago costero, que es una reconstrucción actual resultado de la unión de muchos caminos. Esta recuperación no es banal, responde a una demanda social y así se entiende el éxito sin precedentes de los caminos de Santiago transitados por miles de personas, de las vías de hierro (ahora verdes), de los grandes itinerarios que atraviesan territorios y continentes o de los senderos que unen poblaciones y que sirven de expansión a la población. Unos y otros he tenido ocasión de recorrer a pie o en bici, siendo uno de los medios más interesantes para conocer un país».

Gracias a estos nuevos usos, los viejos caminos públicos están recuperando su sentido y siguen acercando al público hermosos rincones de la geografía vasca.



Arriba, una calzada antigua junto a una pista nueva, en el Portal de Magunas, calzada del siglo XVI. Debajo, la denominada ruta juradera.

Fotografías:
Txelu Angoitia
Urdaibaiko Galtzagorriak