

HABLANDO DE RUTAS Y VIAS EN GUIPUZCOA

Por MANUEL DE LECUONA

Y concretamente, de rutas santiaguistas y vías fluviales. Temas, los dos, de mucha actualidad hoy.

En el reciente precioso libro de José Luis Banús y Aguirre *El Fuero de San Sebastián*, hallamos tocado el tema de las vías fluviales. Y el de las rutas santiaguistas está igualmente sobre el tapete, por razón de ciertas conmemoraciones centenarias, con cuya ocasión se trata de brindar al turismo internacional las famosas rutas, remozadas, a través de las provincias de su paso.

* * *

Con respecto a las *vías fluviales*, que el historiador Banús estudia como cosa previa a la exposición del Fuero donostiarra, creemos nosotros que, leyendo su libro, puede haber quizás el peligro de un desbordamiento, dando a los ríos guipuzcoanos una importancia exagerada como vías de comunicación comercial con Navarra y Alava. Desde luego los ríos guipuzcoanos, a este respecto de navegabilidad, tienen un valor muy limitado. El más navegable de todos, el Urumea, apenas si pasa de ocho kilómetros de navegabilidad, concretamente algo más arriba del "Portu Berri" en Hernani. El Bidasoa apenas ha podido ser navegable hasta Vera, más arriba de Endarlaza. El Oria es refractario a toda navegación a través de la cañada de su homónimo barrio urnietarra del Oria, no alcanzando su navegabilidad hasta Andoain. Dudamos que el Urola remontase en condiciones aceptables para el caso, más arriba de Iraeta. Y el Deva pudo remontar algo más de hasta Astigarribia.

Concretamente, en fechas bastante madrugadoras, había tratado el P. Larramendi en su *Corografía de Guipúzcoa* este asunto.

to de la navegabilidad de nuestros ríos, diciendo resumidamente acerca del particular, lo siguiente: acerca del Bidasoa, "es navegable hasta cerca de Vera, en Navarra, a donde suben y bajan después las gabarras que llaman *alas*"; y acerca del Urumea, "es río navegable más de dos lenguas, desde el Puente de Santa Catalina hasta algo más arriba de Ereñozu, y en *alas* o gabarras chatas y anchas suben la vena para las ferrerías del Urumea, y bajan el hierro forjado a San Sebastián... Baja también de tierra-adentro (sin duda, arrastrado por bueyes, *lorrean*) el maderamen necesario para los bajeles, al puerto de Hernani; y de aquí por el río, más abajo de Astigarraga; y de allí, por tierra, hasta la Herre-ria (Herrera?) del Pasaje"; y acerca del Oria, "... no puede navegarse a causa de las presas y tablas levantadas en la madre, que sirven molino y ferrería"; y acerca del Urola, "no puede navegarse el Urola, sino es una media legua, hasta la casa y puerto de Bedua; y embarazan la navegación, así las presas de las ferrerías y molinos, como la multitud de peñascos, por donde corren las aguas"; y acerca del Deva, "navégase el Deva desde su entrada en el mar hasta Alzola, y no más adelante, por las presas que se encuentran en el camino; y se navega en *alas* muy largas y estrechas, a causa de la corriente rápida del río en muchos parajes". Como se ve, todo ello está muy lejos de aproximarse a Alava, ni tampoco a Navarra en su vertiente no cantábrica.

Bien es verdad que el tope que Larramendi señala a la navegabilidad, son principalmente las presas de las ferrerías y molinos, presas que no existirían en las fechas del Fuero; pero también es verdad que Larramendi opone a la navegabilidad, además de las presas, "multitud de peñascos", como en el Urola, y la "corriente rápida del río", como en el Deva, inconvenientes que no dejarían de existir aun en los restantes ríos, y que apenas dejarían acomodo más que para una cosa imperfecta, como v.gr. las almadías para transporte de troncos de madera, justamente flotantes, en la forma conocida aún en los ríos del Roncal navarro, forma de muy dudosa aplicación para los géneros comerciales, como la lana y las telas, etc.

Lo que en punto a vías comerciales puede haber —y sin duda ahí apunta el libro de Banús— es que las calzadas (a base de mulos) —que fueron las verdaderas arterias del flujo y reflujo comercial en nuestra Provincia— son, en efecto, paralelas a los ríos, si bien no, como pudiera creerse, a la manera de las carreteras actuales, que preferentemente van al nivel y al par de los ríos, sino

caminando por las altas laderas de los montes; montes, eso sí, que, como producto que son precisamente de la acción multiseccular de las aguas, son ciertamente *paralelos* a la corriente de ellas. En las cadenas montañosas —en sus altas laderas— es donde el hombre, ya desde la prehistoria, trazó y abrió sus calzadas, vías de comunicación hoy ya medio olvidadas para la civilización de las “carreteras”, pero conocidas aún y recordadas por los contrabandistas y los guerrilleros... y por los gitanos y trashumantes, en quienes tiene que aprender no poco el historiador de las vías de comunicación antiguas.

* * *

Pasando ya al segundo punto, al de las *rutas jacobeanas*, hemos de manifestar nuestro temor de que se descaminen las investigaciones que se han de hacer en la provincia —al haber de señalar la dirección de aquellas interesantes rutas a través de Guipúzcoa— por una peligrosa proyección del pensamiento actual, sobre el modo de ser de ellas en los tiempos pasados.

Volvemos a repetir, que, a pesar de que hoy los caminos —las carreteras— van a par de los ríos, sin embargo, en lo antiguo no ocurría así, sino que aquellos caminos —las calzadas— iban por los altos, faldeando las cadenas de montañas en todo lo aprovechable, no bajando al nivel de los ríos sino para cruzarlos o para tocar en las Villas nuevas, para luego volver a remontar y buscar la acostumbrada alta ladera, para seguir así hasta el término de la jornada.

Así, concretamente, en la calzada que, de Norte a Sur, atravesaba Guipúzcoa: procediendo de Bayona, a través de Irún, Oyarzun, Hernani, una vez llegado a Lasarte, iba a coger la altura de Andatza; donde, tocando en la Venta de Zárate —y echando allí dos ramales, para San Pedro de Aya por la derecha, y para Cizúrquil por la izquierda— continuaba por aquellas alturas, a cruzar el puerto de Andazarrate y dar luego en la Venta famosa de Iturrioz, donde —recogiendo el importante ramal de Asteasu-Alquiza (izquierda)— seguía a cruzar el collado de Celatun; y de allí, dejando el alto de Hernio a la izquierda, y un ramal que por la derecha se dirigía a Azpeitia por el puerto de Etumeta, bajaba al puerto de Iturburu o Bidania —cerca del actual “Mirador de Régil”— para de allí, y dejando a la derecha un ramal Goyaz-Elo-siaga-Azpeitia, seguir por el legendario monte Murumendi y a la

vista de Garín (Iglesia de San Sebastián) a cruzar el puerto de Mandubia; y yendo luego por los altos de Quizquitza (Ermita de la Virgen) y Ezquioga, bajar por la Iglesia de la Antigua a Eizaga de Zumarraga, y por dicho punto dirigirse a las crestas intermedias entre Ceráin-Mutiloa y Legazpia, y seguir adelante a atravesar la sierra de Aizkorri por el celeberrimo Túnel de San Adrián (1) para, por fin, salir de la Provincia a las llanuras de Alava...

Como se ve, todo ello por las alturas que pudiéramos llamar "el espinazo de Guipúzcoa", de Norte a Sur..., camino que tantas veces recorrieron los guerrilleros del Cura Santa Cruz en la guerra civil carlista de 1870, y lo han recorrido, como decimos, los contrabandistas de todos los tiempos, y lo conocen perfectamente los gitanos que, en sus caminatas a campo traviesa, pasan periódicamente por allí.

Naturalmente no era esta la única calzada que atravesaba nuestra Provincia; y para el intento de las rutas que conducían a Santiago de Compostela, hubo, como veremos, otras más directamente relacionadas. Pero nosotros citamos en primer lugar ésta, para explicar cómo su trazado era siempre en la forma típica que decimos, de caminar por los altos, sin bajar al nivel de los ríos; ríos cuyas orillas, por lo demás, en la Edad Media debieron ser impenetrables de maleza y marismas, hasta que la agricultura vino a roturarlas y sanearlas para su intento, y hasta que, a lo largo de ellas, últimamente, a fines del siglo XVIII, se proyectaron las actuales carreteras o caminos de diligencias.

* * *

Muchas de las calzadas relacionadas con las peregrinaciones santiaguistas, al pasar por nuestra Provincia, debían llevar una dirección transversal, de Este a Oeste, más bien que de Norte a Sur; es decir, entrando por la parte de Navarra, salían a Vizcaya, para de allí encaminarse hacia Santander y Asturias y Galicia. Este trazado les llevaba a cruzar la "arteria dorsal" que arriba hemos descrito, a cruzarla en los puertos más principales de aquella, como son Zárate, Andazarrate, Bidania, Mandubia, Descarga.

(1) **Santatri** en el lenguaje de los pastores, con valor, tanto del extraño **San Adrián**, como de la **Santa-Trinidad**; no lejos está la Ermita de **Santispiritus**, más una magnífica muestra de calzada antigua.

Udana, así como les llevaba a cruzar los ríos guipuzcoanos que del Sur vienen al Norte, a desembocar en el mar.

Esta necesidad de cruzar los ríos, origina el detalle de los puentes, cuya presencia (los llamados “puentes romanos” principalmente) así como la de los vados, da una buena pista para determinar la existencia e importancia de aquellas calzadas “transversales” que decimos, en relación con las peregrinaciones. Otra pista para detectar una calzada de este género, es el de las Ventas. Y con las Ventas, las Ermitas y Santuarios, sobre todo si ellos son de Santiago, o de San Antón o de la Magdalena y, sobre todo, San Sebastián, el Santo Abogado medieval contra la peste (peste, que, con frecuencia, como es sabido, entraba en el país por los mismos peregrinos).

Desde luego, y completando la descripción de la calzada primaria (la “dorsal” que decimos), ella entraba en Guipúzcoa por el vado de Behobia (*Bego-ibia* = “vado de Bego”) o por el muelle de Santiagotxo de Irún, donde, rendido pleito-homenaje a Santa María de Irun en su Santuario, partía para Oyarzun, dividiéndose luego (en Andrearriaga?) en dos rutas: la de los que habían de ir por tierra adentro, y los que habían de ir por la costa del mar.

Estos tomaban para Lezo, desde donde hacían la travesía de la Bahía pasaitarra en batel (las “Batelaras de Pasajes”) desde el muelle de junto al Santo Cristo, a desembarcar en Herrera; para luego, por Miracruz, bajar a San Sebastián, donde atravesarían el Urumea en barca, para luego, por Ayete y Oriamendi dar en Hernani y Lasarte, para juntarse allí con los que en Andrearriaga habían tomado el camino de Oyarzun. Estos últimos, pasando por Oyarzun (Ermitas de la Magdalena y San Antón o *Santispiritus*) y cruzando el río de su nombre por el puente de Aranguren (*korreo-zubi*), pasaban, a la vista de Rentería, a las Ventas de Astigarraga por Zamalbide (*zamari-bide* = “camino de bestias de carga”), y de allí, faldeando el monte *Santiago-mendi* (Ermita del Santo) y vadeando el Urumea por el vado de Ergobia (*Ergo-ibia* = “vado de Ergo”) pasaban junto a Hernani, a dar en Lasarte, punto, como decimos, de encuentro con los que venían por Ayete-Oriamendi. A partir de este punto, cruzando el río Oria, bien por Zubieta (puente, más Iglesia de Santiago), bien por Lasarte en *alas*, todos juntos caminarían por la ruta de altura, de Zárate y Venta de Iturrioz etc.

Pero, paralelamente y más por la costa había otra ruta (“marginal” por decirlo así) bien curiosa que, desde San Sebastián, sin

subir a Ayete, salía por Venta Berri a Igueldo, desde donde, fallando a la vista de Mendizorrotz, se seguía y bajaba (Ermita de San Martín) a Orio, donde se cruzaba el río Oria en barca, desembarcando en el barrio de Santiago-erreka (Ermita del Santo), desde donde se continuaba a Zarauz por Aya o Laurgáin, para luego pasar a Zumaya por la calzada guetariarra de San Martín de Azkizu (magnífico trozo de calzada, más iglesia) atravesando en Zumaya el río Urola en barca, junto a la Ermita de Santiago (hoy Museo y Palacio de Zuloaga) y desde Zumaya buscar las alturas de Iciar (Santuario de Nuestra Señora); y desde allí bajar al vado de Astigarribia o al puente de Sasiola (Convento Franciscano), para luego remontar a Vizcaya por Berriatúa, etc.

Otra de las rutas interesantes —ruta paralela a la "dorsal" que hemos señalado en el centro de Guipúzcoa— era la que pasaba al poniente de Vergara, por Elgueta, dirección norte-sur, la cual, partiendo de Astigarribia o Sasiola (a donde bajaba de Iciar), y caminando por las laderas del Arno (Venta de Arnobate) y Arrate (Santuario de Ntra. Sra.), atravesaba la regata eibarresa por este punto, y tramontaba luego Elgueta (puerto de paso a Vizcaya), para de allí por Intxorta y cruzando el puerto de Kanpanzar dirigirse por Udala (Ermita rupestre de San Valero) a buscar el paso a Alava, bien por el puerto famoso de Arlabán o de Salinas (izquierda), bien por Aramayona (derecha).

En vista de cuanto vamos diciendo, es fácil deducir que la presencia de un topónimo, en cuya composición entra alguno de los elementos *bide* = camino, *ate* = puerto, o *ibi* = vado, es uno de los indicios más seguros de la correlativa presencia de alguna de las rutas que se han de registrar en la busca de las rutas santiguistas. Tales son, v.gr. los topónimos *Zamalbide*, *Bidania*, *Mandubia*, *Zaldibia*, *Behobia*, *Ergobia*, *Astigarribia*, *Zárate*, *Andazarrate*, *Azkarate*, *Arnobate*, *Arrate*, *Echegarate*...

* * *

Insistiendo en las calzadas típicas de peregrinación —que para nosotros son principalmente las que cruzan la Provincia de Este a Oeste, buscando la orientación de Galicia— cabe señalar tantas calzadas como puertos (*ate*) se conocen en el recorrido de la "dorsal"; concretamente *Zárate*, donde confluye la que sube de Cizúrquil para pasar a Aya o Zarauz, por San Pedro; y *Andaza-*

rrate con Iturrioz (Ermita de San Juan), donde confluyen las que suben de Alquiza y Asteasu (Ermita de Santa Marina); así como *Bidania*, donde confluye la que sube de Albiztur para bajar a Régil (con varios trozos de magnífica muestra de calzada) y a Azpeitia; y *Mandubia*, donde confluye la de *Salvatore* de Beasain, a bajar a Matxinenta, Urrestilla y Azpeitia; *Deskarga* (de Azkarraga?), donde confluyen la que viene de Azpeitia por Elosua y la que baja por Anzuola al Valle de Vergara, para de allí subir a Elgueta y bajar luego a Elorrio por Aguiñeta, etc.; y *Udana*, donde confluyen la que viene de la parte de Segura por Ceráin, y la de Legazpia, para bajar a Oñate, y de Oñate por Mondragón (calzada de *Bakube* o *Errepide*) y Kanpanzar, encaminarse a Vizcaya por Elorrio...

Como se ve, no se puede hablar de una ruta única, sino que hay que decir, como se dice de Roma, que "por todas partes se va a Compostela".

Entre tales rutas, sin embargo, de trazado este-oeste, cabe citar como sumamente interesante, la que, viniendo de la parte de Navarra, al llegar a Andoain, cruzaba el río Oria por el puente (legendario puente) de *Aceláin* en Sorabilla, y subiendo a Aduna, pasaba a Asteasu por Cizúrquil (donde se conserva un buen trozo de calzada, con su doble composición, de acera para peatones y de piso enchachado para las caballerías, junto a la encrucijada donde la calzada toma el ramal de Zárate), subiendo luego desde Asteasu al puerto de Andazarrate y a la Venta de Iturrioz, desde donde continuaba la calzada en dirección Oeste, por Etumeta a bajar a Azpeitia (Iglesia de San Sebastián y Hospital de la Magdalena), de donde, cruzando el río Urola y faldeando luego el gran macizo de Izarraitz, ascendía por Madariaga a Azkárate, de donde un ramal bajaba a Elgoibar, para de allí pasar, por el puerto vizcaíno de Urkaregui a la zona de Marquina, y la otra rama, continuando por las alturas de Guereizeta (*Keixeta*) iba a dar en Elosua, para de allí (derecha) bajar un ramal a cruzar el río Deva en los Mártires u Oxiranzu de Vergara, mientras el otro seguía por el puerto de Descarga y los altos de Lakiola de Legazpia a dar en el puerto de Udana, para de allí bajar a Oñate, y de Oñate pasar a Vizcaya, como lo tenemos dicho...

* * *

Para terminar, vamos a tocar de un modo rápido lo referente

a las calzadas que llegaban a Guipúzcoa por su frontera Este, desde Navarra.

Desde luego hay una que, viniendo de Vera del Bidasoa por *San Anton erreka* (Ermita del Santo), remonta el famoso puerto de Aritxulegui en Oyarzun; así como otra que, partiendo de Lesaca, remonta el otro puerto, también oyartzuarra, de Bianditz. Por ambas rutas, si bien para ciertos menesteres, se bajaba a la población de Oyarzun, sin embargo, cuando, como en nuestro caso, se trataba de caminar brevemente hacia el Oeste, se tomaba por Zaria y *Venta Txuri* (junto a Landarbaso —*Landar-baso* = “bosque de los peregrinos”) a atravesar el Urumea río abajo de Ereñozu, para de allí pasar a Urnieta (Ermita de Santa Leocadia y muestra de calzada contigua), y de Urnieta a Andoain, a cruzar el río Oria por el puente de Aceláin, para luego dirigirse a Azpeitia por Cizúrquil, Asteasu, Iturrioz, etc., como lo tenemos dicho (2).

Otra de las rutas, la que viniendo de la zona de Goizueta, por Hernani, empalmaba en Ergobia con la que, como ruta de tierra-adentro, venía de Oyarzun, Astigarraga, etc.

Otra, la que, viniendo de la parte de Leiza, Berástegui, etc., daba en Andoain, para seguir por el puente de Aceláin, etc.

Otra, la que accedía a Tolosa por Gorriti-Gaztelu o por Berástegui, Elduayen, para luego, por Albiztur o quizás mejor por Urquizu, salir a Bidania, etc.

Otra, la que viniendo por Larraun por el lado Norte de la sierra de Aralar, tocando en Azkárate, Zárate, Bedayo, pasaba a Amézqueta, y de Amézqueta a Zaldibia (Iglesia de Santa Fe) por Larraitz (Ermita de Ntra. Sra.); y de Zaldibia por *Lazkau-mendi* (Ermita de S. Juan “ante portam Latinam”) a Lazcano; y de Lazcano subía a Olaberría, para de allí, por Segura (notable Capilla de Santiago y del Espíritu Santo en la Iglesia) y por Ceráin, buscar el puerto de Udana o el Túnel de Adrián, etc.

Otra que, cruzando el Aralar por su centro, entraba por Zaldibia (*zaldi-ibia* = “vado de caballerías”?, “camino de herradura”?, Ermita de *Saturdi* = San Saturnino) a buscar el valle del Oria, para de allí, por *Salvatore* de Beasain y puerto de Mandubia, bajar a Azpeitia, etc.

(2) Conocimos en su día a un antiguerrillero de las campañas carlistas de 1870, que en su calidad de soldado-cartero, llevaba la valija de Aritxulegui a Azpeitia y vice-versa, siguiendo esta ruta que decimos, en contadas horas diariamente.

Otra, por fin, que viniendo por el lado Sur del Aralar, accedía al Valle del Oría por Ataun.

* * *

Ahora, si para finalizar este ensayo, se nos permitiera opinar sobre cuál de las rutas o fragmentos de ruta, pueden ser los más indicados para —una vez reparados— brindárselos al turismo en el momento histórico presente, nosotros opinaríamos que el punto más interesante sería el túnel de San Adrián, mediante una labor curiosa de descubrir los trozos de calzada cercanos tan interesantes, más una restauración concienzuda del edificio —anodino edificio— del interior del túnel.